50 gr.

Nr 12

LOT POLSKI

OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA

DWUTYGODNIK

10 lipca 1935 r.

ROK WYD. XIII.



Tu stanie obserwatorjum!



W drodze na zawody modeli wodnosamol.


Przed startem do krajów Nadbałtyckich.



ZIELONKA-28-VI-35

DZIEŁO POMNIKOWE

Na ostatniem zebraniu Rady Głównej i Prezydjum Zarządu Głównego L. O. P. P., informował o wynikach podróży na Popiwane, czyli „Szczyt rozśpiewany", prezes naszej organizacji gen. dyw. inż. Leon Berbecki, który się tam udał w sprawach budowy wysokogórskiego obserwatorjum meteorologiczno - astronomicznego.

Jak wiadomo, Zarząd Główny, na wniosek swego Prezesa, uchwalił przystąpić do budowy wysokogórskiej stacji meteorologicznej i obserwatorjum astronomicznego na jednym z najwyższych szczytów Czarnohory „Popiwane", wznoszącym się 2022 mtr. ponad poziom morza.

Stacja meteorologiczna na tej wysokości, wysunięta najdalej na południowy wschód Europy, umieszczona w rejonie styku granic Polski, Rosji, Rumunji i Czechosłowacji, obejmująca zasięgiem swoim szlaki komunikacji lotniczej, wiodącej z północy na południe i z zachodu na wschód, odda niewątpliwie nadzwyczaj cenne usługi lotnictwa, tak zresztą, jak i połączone z nią obserwatorjum astronomiczne — nauce polskiej.

Musimy się z tem zgodzić, że dziś lotnictwo nie może się obejść bez meteorologji, bez stałych i pewnych wiadomości o stanie pogody i przewidywaniach na najbliższą przyszłość. Im lepszą i gęstszą będzie sieć stacyj i posterunków meteorologicznych, badających stan atmosfery, tem większym będzie czynnik bezpieczeństwa w lotnictwie. Wysokość podstawy chmur, ich rodzaj, mgła, przejrzystość powietrza, pole widzenia, siła i kierunek wiatru, wreszcie przewidywany przebieg pogody, oto czynniki, których znajomość ma dziś decydujące znaczenie dla komunikacji lotniczej, dla zamierzonych przelotów samolotów wojskowych czy turystycznych.

O tem bardzo dobrze wiedzą lotnicy, którzy na własnej skórze odczuwają nieraz tragicznie brak danych meteorologicznych, — dlatego też wiadomość o powstaniu obserwatorjum meteorologicznego, położonego w połaci kraju, słabej pod tym względem, przyjęli z żywą radością. Lot do Rumunji, na Bałkany, czy do Rosji, przestanie już być przedsięwzięciem ryzykownem ze względu na brak danych meteorologicznych z tych okolic.



Projekt obserwatorjum meteorologiczno-astronomicznego na największym szczycie Czarnohory.

Również i świat naukowy Polski przyjął z pełnym aplauzem wiadomość o budowie obserwatorjum astronomicznego, położonego w idealnych wprost warunkach, ze względu na możliwość swobodnej i dokładnej obserwacji ciał niebieskich.

Dzieło zaprojektowane zostanie oddane do użytku już w ciągu półtora roku. Według relacji Prezesa, który tam osobiście udał się na „Szczyt Rozśpiewany" aby zbadać warunki budowlane na miejscu, — lepsze miejsce, przeznaczone na cele, o których mowa, trudno by wprost wymarzyć. Wszystkie trudności zostaną pokonane, a jest ich niemało, jeśli weźmiemy pod uwagę, że cały budulec musi być sprowadzony na szczyt na grzbietach drobnych koników huculskich.

Obserwatorjum będzie urządzone nowocześnie tak pod względem ubikacji naukowych i mieszkań, jak również i pod względem sprzętu. Będzie to jedyna w swoim rodzaju placówka naukowo - badawcza, w tej części Europy, na takiej wysokości i w tak dogodnych warunkach geograficznych i klimatycznych.

Wysłany delegat Zarządu Głównego siedzi na miejscu i przeprowadza wszystkie potrzebne prace przygotowawcze do transportu materjału i rozpoczęcia prac. Dążeniem Zarządu Głównego L. O. P. P. będzie doprowadzenie budowy murów obserwatorjum, w roku bieżącym pod dach, — okres zimowy przerwa — wykończenie na rok przyszły.

Przy tej okazji warto dodać jeszcze, że i botanika, oraz geologja znajdą w nowej placówce odpowiednią pomoc i pomieszczenie.

Cały świat naukowy i lotniczy został poruszony tą radosną wiadomością i dał temu wyraz w licznych artykułach, ogłoszonych w prasie codziennej i fachowej.

To byłoby zdaje się już wszystko, co w tej materji można powiedzieć. Powstaje dzieło naprawdę pomnikowe, którego istnienie stało się nieodzowne, nietylko dla prac naukowych grona uczonych badaczy, ale w pierwszym rzędzie, jako nieodzowny czynnik bezpieczeństwa naszych lotników, pozbawionych wiadomości meteorologicznych, w czasie przelotów, przez te tak ciężkie i trudne tereny.

Wielka rzecz — godna najwyższej pochwały, zdaje się zatem być słuszną dalszą inicjatywą Prezesa Zarządu Głównego L. O. P P., uchwalona już przez Zarząd, aby to jedyne wysokogórskie obserwatorjum poświęcić pamięci Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego.

Dzieło istotnie pomnikowe, godnie będzie szczycić się imieniem i nazwą największego Polaka doby współczesnej i Twórcy niepodległości Polski, który w ten sposób, w pracy twórczej i ofiarnej, uczył nas, jak mamy postępować, aby wypełniać swój obywatelski obowiązek wobec Ojczyzny.

A. W.

Co-gdzie-i kiedy?

Awanse w lotnictwie. — Pożegnanie emerytów. — Rodzina lotnicza. — Nowe kursy szybowcowe. — Lotnicy awangardą pokoju. — Zlot w Inowrocławiu. — Ziemia z lotnisk na kopiec Marszałka. — Konkurs Związku Inż. Lotnictwa. — Ś. p. por. Latwis. — Zgłoszenia do Gordon - Bennetta. — Jak zostać lotnikiem. — Druki pożyteczne.

Bardzo serdeczne gratulacje i życzenia składamy w imieniu redakcji wszystkim naszym nowoawansowanym oficerom lotnictwa.

Żałujemy bardzo, że nie mamy dość miejsca, ani na obszerniejsze wylanie naszej radości, ani też nie jesteśmy w stanie napisać Czytelnikom (znowuż: brak miejsca) kto został awansowany. Jeśli się Państwo tą sprawą bliżej interesują, proszę w ostatnim Dzienniku Personalnym przeczytać nazwiska nowych pułkowników, podpułkowników majorów, kapitanów i poruczników.

W tych samych Dziennikach znajdziemy również nazwiska oficerów-lotników, żegnających służbę czynną.

Ci przeważnie wysłużyli już pełną ilość lat do emerytury i odeszli w stan zasłużonego spoczynku, ustępując miejsca i przekazując swą pracę młodszym kolegom.

Wszyscy żegnali się ze swymi pułkami, eskadrami i samolotami tak, jak się żegna najbliższą, kochaną rodzinę.

Nic chyba tak nie wiąże ludzi ze sobą, jak wspólna dla Ojczyzny służba w powietrzu.

Ale, cóż zrobić? Taka już kolej losu. Odchodzą starzy, dorastają młodzi.

Dziś pokolenie przyszłych lotników wypierać się zaczyna w szkołach i na kursach szybowcowych L. O. P. P.

A te rosną, jak grzyby po deszczu. Zresztą, jest to zjawisko nietylko nasze, narodowe. Uskrzydla się cały świat. Czy zapowiada to może wojnę? Nie! Śmiało powiem, że jest to raczej gwarancją uspokojenia świata. Prawdą i to nawet nie paradoksalną jest, że lotnictwo staje się awangardą powszechnego pokoju. Uskrzydlony Naród nigdy nie będzie myślał o tem, by napaść innych. Zanadto ceni każdą wolność. Uznaje cudzą, ale, i to przedewszystkiem, własną niepodległość i siłę kocha.

Co dzień w bezszelestnym locie przybywa pilotów w kategorji A, B i C...

Młódź harcerska na Zlocie w Spale przybyła ze swymi szybowcami.

Dnia 7 b. m. w Inowrocławiu odbył się staraniem Aeroklubu Kujawskiego Zlot Gwiaździsty, w którym wzięło udział 15 samolotów ze wszystkich Aeroklubów Polski i z Gdańska. Pierwszą nagrodę zdobył Aeroklub Pomorski (Orzechowski i Korbut — RWD-8 — 1473 km — 18 lądowań — 2875 pkt.). Drugą — Aeroklub Lwowski, a trzecią — Gdański.

Po złocie odbył się lot na trasie Inowrocław — Strzelno — Mogilno — Inowrocław — Służewo — Inowrocław — Kruszwica — Inowrocław — ogółem 160 klm., w locie pierwsze miejsce zajął Ranoszek z Gdańska (RWD-5), drugie zaś kpt. Kaczmarczyk z Warszawy (RWD-5).

Jeżeli już zaczęliśmy mówić o zlotach gwiaździstych, to przypomnieć należy, że we wrześniu r. b. zlecą się samoloty ze wszystkich krańców Rzeczypospolitej, niosąc ziemię z 44-ch lotnisk Polski do Krakowa na kopiec Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego (lotnisk, z których większość powstała dzięki wysiłkom i ofiarom L.O.P.P.), Ziemia na niejednym z tych lotnisk została zroszona krwią, którą przelano poto, by zwycięstwo nad żywiołem pogłębić. Dziś powietrze dobrze poznane i obłaskawione uznało za swoich przyjaciół, spadkobierców tych, co polegli w walce z niem. Buntuje się czasem, coprawda, ale groźnem być przestaje. Niedługo latać będą nawet dzieci.

Ale... Na rozkaz Wodza, nie tylko z krwi powstała Polska. Powstała również z wysiłku myśli i pracy. Pamiętając o tem, Związek Polskich Inżynierów Lotniczych ogłosił konkurs. Podajemy jego brzmienie dosłownie:

„Warunki konkursu, ogłoszonego przez Związek Polskich Inżynierów Lotniczych, ku uczczeniu Imienia Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego, pod hasłem „Własne siły Narodu".

1. Przedmiotem konkursu powinna być praca z techniki lotniczej, lub nauk pomocniczych z dziedziny lotnictwa.

Praca zgłoszona na konkurs powinna być pracą oryginalną, nigdzie nie publikowaną i stanowiącą przyczynek naukowy.

Dopuszczalne są prace zbiorowe.

2. Biorący udział w konkursie muszą być obywatelami Rzeczypospolitej Polskiej.

3. Termin składania prac konkursowych upływa dnia 15 września 1936 roku o godzinie 12 w południe.

Prace należy składać w sekretarjacie Z.P. I.L. (Warszawa, ul. 6 Sierpnia 50) za odpowiedniem pokwitowaniem; przy nadsyłaniu pocztą (przesyłką poleconą) miarodajną jest data stempla pocztowego z dnia poprzedniego.

4. Praca musi być napisana pismem maszynowem, w języku polskim, w formie przystosowanej do druku i opatrzona godłem. Do pracy powinna być dołączona zaklejona koperta, opatrzona temże samem godłem i zawierająca imię, nazwisko i adres autora (autorów).

5. Sąd konkursowy stanowią Członkowie Honorowi Związku: Prof. Maksymiljan Huber, Gen. Ludomił Rayski, Prof. Czesław Witoszyński, Prezes Związku oraz jako sekretarz przedstawiciel Komisji Wydawniczej Zarządu Związku. Pierwsze posiedzenie Sądu Konkursowego zwołuje Prezes Zarządu Związku. Wyniki konkursu będą ogłoszone dnia 15 stycznia 1937 roku. Sąd Konkursowy ma prawo zasięgać opinji uproszonych przez siebie specjalistów. Obrady Sądu Konkursowego są tajne.

6. Ustala się trzy Nagrody Honorowe. Prace nagrodzone zostaną wydane na koszt Związku z zachowaniem praw autorskich. Pozatem Sąd Konkursowy może uznać niektóre z pośród prac nienagrodzonych za nadające się do druku pod hasłem niniejszego konkursu.

Autorstwa prac nagrodzonych i zakwalifikowanych do druku zostaną ujawnione.

8. Prace pozostałe wraz z kopertami zostaną odesłane do sekretarjatu Związku, skąd będą wydawane za odpowiedniem wylegitymowaniem, w przeciągu 6 miesięcy od daty ogłoszenia wyniku konkursu.

Po tym terminie nieodebrane prace zostaną zniszczone".

Mówiliśmy już coś-niecoś o krwi. Krwi lotniczej. Dlatego niejednemu z nas przypomniała się niedawna śmierć jednego z zasłużonych lotników i największych entuzjastów powietrznego rzemiosła. Porucznika Latwisa. Nie będziemy tu pisali nekrologów, ani płakali nad stratą, którą ponieśliśmy, żegnając tak dobrego kolegę, tak kryształowego i zdolnego człowieka, tak kochanego instruktora. Mimo woli przypominają się słowa Zasuszanki w marszu lotników — „A jeśli z nas ktoś legnie wśród szaleńczych jazd. czerwieńszy będzie kwadrat, nasz lotniczy znak".

Życie przechodzi ponad ofiarami i czerpie z nich moc do dalszych czynów. A czynów czeka nas wiele. Jak mawiać zwykł Latwis: Każdy, kto choć o cal pchnie naprzód lotnictwo — jest lotnikiem. Każdy. Mały Iwaś zdobywca konkursu Polskich Linij Lotniczych „Lot" i „Płomyka" jest lotnikiem. Lotnikami są wszyscy, którzy uczą się latać i lotnikami są ci, którzy już w wojsku latać przestali, a jednak dalej ku rozwojowi potęgi skrzydeł naszych się przyczyniają.

Nietylko np. taki mjr. emeryt. pil. Kazimierz Ziembiński, który dnia 3 b. m. poleciał z mechanikiem E. Filipowskim do Palestyny przez Rumunję, Bułgarję, Turcję i Syrję. Poleciał poto, by opracować i zrealizować bezpośrednie połączenie Warszawa — Tel-Aviv.

A czy balonowcy nie są lotnikami? Ci, co najdawniej znanym sposobem odbywają podróże podniebne? Hynek, Burzyński, Zakrzewski, Pomaski, Janusz, Łojasiewicz, Wawszczak?

Ale, à propos baloniarzy i Gordon-Bennetta! (Pisaliśmy już, że zawody odbędą się w Warszawie, dnia 16 września). Teraz czujemy się w obowiązku podać listę dotychczas otrzymanych zgłoszeń na 23-cie Międzynarodowe Zawody Balonowe:

1) Polska: „Kościuszko" (kpt. Franciszek Hynek, por. Władysław Pomaski), „Polonia II" (kpt. Zbigniew Burzyński, por. Jerzy Kowalski), „Warszawa II" (kpt. Antoni Janusz, por. Ignacy Wawszczak); 2) Szwajcarja: „Zurich III" (płk. W. Gerber, dr. E. Tilgenkamp); 3) Belgja: „Belgica" (Ernest Demuyter), „Bruxelles" (Philippe Quersin, Marcial Van Schelle); 4) Niemcy: trzy balony z pilotami: Karl Götze jr., Eugen Stuber, Otto Bertram, albo Wilhelm Prehm; 5) Francja dwa balony z pil. Charles Dollfus, Albert Boitard.

Aeroklub Belgijski zaznacza możliwość zgłoszenia trzeciego balonu, który pilotowałby p. L. Coeckelberg, który brał udział w zeszłorocznych zawodach jako pomocnik pilota Demuytera.

Aeroklub Holenderski zgłosił również swój udział w tegorocznych zawodach, ale pod warunkiem, że Polska wypożyczy mu balon. Wobec tego, że Departament Aeronautyki wyraził swą zgodę na wypożyczenie balonu pod pewnemi warunkami, należy sądzić, że udział Holendrów jest już przesądzony.

Niezależnie od powyższych zgłoszeń, do czasu upływu drugiego terminu nadejdą niewątpliwie zgłoszenia: Stany Zjednoczone, Czechosłowacja i inne państwa.

Drugi termin zgłoszeń upływa dnia piętnastego sierpnia b. r. o godz. 18-ej.

To byłoby wszystko, co dziś chciałbym Czytelnikom naszym powiedzieć. Przepraszam bardzo, że na niektóre pytania odpowiem nieco później. Np. zwrócono się do mnie, aby poinformować wszystkich ciekawych o warunkach przyjęcia na wszystkie kursa pilotażu, nawigacji, mechaniki i służb pomocniczych lotnictwa. Radzę narazie: kandydatom do służby lotniczej w wojsku zwracać się do Departamentu Aeronautyki, Warszawa, Puławska 4. Kandydatom na lotników sportowych — do najbliższych Aeroklubów. Wszystkim pozostałym, albo do Ministerstwa Komunikacji, Departament Lotnictwa Cywilnego, Warszawa, ul. Chałubińskiego, lub też do Komitetu Żwirki i Wigury w Warszawie, ul. Wierzbowa 9. Równocześnie upoważniony przez tenże Komitet mam zaszczyt zawiadomić, że w najbliższych tygodniach opuści prasę książeczka p. t. „Chcę zostać lotnikiem", zawierająca wszystkie niezbędne przepisy i instrukcje, informująca o tem, jaką drogą iść należy, by zostać pilotem (cywilnym, wojskowym, komunikacyjnym), mechanikiem, oficerem wojsk balonowych i t. p.

Będzie ta książeczka zawierała wszystkie niezbędne adresy, wzory podań, odnośne przepisy władz i rozkazy. Samo życie dopomina się o tego rodzaju wydawnictwo.

Ukazała się ostatnio bardzo ciekawa praca płk. S. Abżółtowskiego p. t. „Lotnictwo komunikacyjne, przewozy i desanty powietrzne". — Napiszemy jeszcze o niej w dziale recenzji innym razem. Również napiszemy o doskonałej książce francuskiej dr. Stackberga: „Allerte aux gazes!". 7.13.



Kierowanie ogniem artylerji okrętowej z samolotu.

LOTNICTWO MORSKIE

Mówiąc o siłach powietrznych poszczególnych państw, zazwyczaj mamy na myśli tylko lotnictwo lądowe. Niewątpliwie dużo jest w tem racji, albowiem gros sił powietrznych, przeznaczonych do działań samodzielnych, niezależnych od armji lądowej i marynarki, tworzących tak zwaną armję powietrzną, składa się z samolotów lądowych. Nie znaczy to, że lotnictwo morskie ma podrzędne znaczenie — przeciwnie — docenia się całkowicie jego wartość, jedynie jest ono ograniczone w swem działaniu pewnemi warunkami technicznemi. Wodnosamolot może lądować i startować tylko na wodzie i to możliwie spokojnej, a temsamem jest ograniczony w swym ruchu do odpowiednio przystosowanych portów morskich.

Wprawdzie marynarka posługuje się także samolotami lądowemi, ale i te są tembardziej ograniczone w swym ruchu, dzięki konieczności startowania i lądowania na okrętach lotniskowcach, t. zw aviomatkach.

Kwestja startów i lądowań jest najtrudniejszym problemem lotnictwa morskiego. Dotychczas sprawa ta została rozwiązaną w ten sposób, że sprzęt lotnictwa morskiego, zależnie od swego przeznaczenia jest przystosowany do startów i lądowań na wodzie, względnie na pokładzie lotniskowca, tak jak samoloty lądowe.

Dla obrony wybrzeży używa się wodnosamolotów, posiadających swe bazy w wojskowych portach morskich. Do działań na morzu daleko od portów ojczystych używa się samolotów lądowych, których bazą i lotniskiem jest okręt aviomatka, wchodzący w skład floty operującej na morzu. Pewna ilość wodnosamolotów znajduje się i w tej flocie, przewożona na krążownikach. Tego rodzaju wodnosamolot startuje przy pomocy katapulty, a woduje normalnie na morzu w pobliżu swego okrętu, gdzie znowu przy pomocy pewnych urządzeń dźwigowych zostaje wciągnięty na pokład.

Jakie są rodzaje i przeznaczenie samolotów lotnictwa morskiego? Prawie takie same, jak lotnictwa lądowego, a więc:

Samoloty wywiadowcze;
" do wstrzeliwania artylerji okrętowej i nadbrzeżnej;
" myśliwskie do walki powietrznej;
" bombardujące i torpedowe.

Te ostatnie niespotykamy w lotnictwie lądowem. Samoloty torpedowe zabierają zazwyczaj jedną torpedę, której działanie jest w skutkach podobne do torpedy okrętowej.

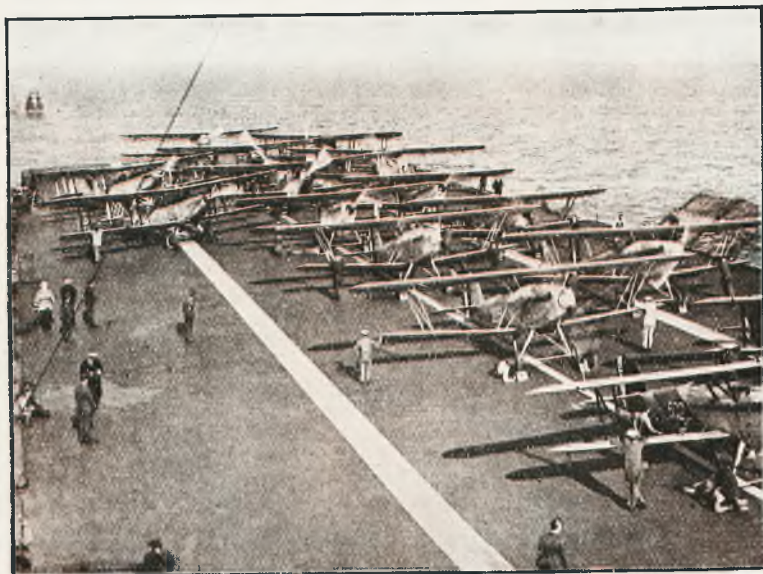
Głównem zadaniem lotnictwa morskiego jest współpraca z flotą operującą na morzu. Obserwacja na morzu jest znacznie trudniejsza niż na lądzie, ze względu na brak wyniosłych punktów obserwacyjnych. W tej dziedzinie lotnictwo morskie oddaje flocie nieocenione usługi. Pozatem jego zadaniem jest zwalczanie przeciwnika w powietrzu, na morzu i lądzie, w tym ostatnim wypadku, jeśli chodzi specjalnie o nadbrzeżne morskie bazy operacyjne i urządzenia obronne.

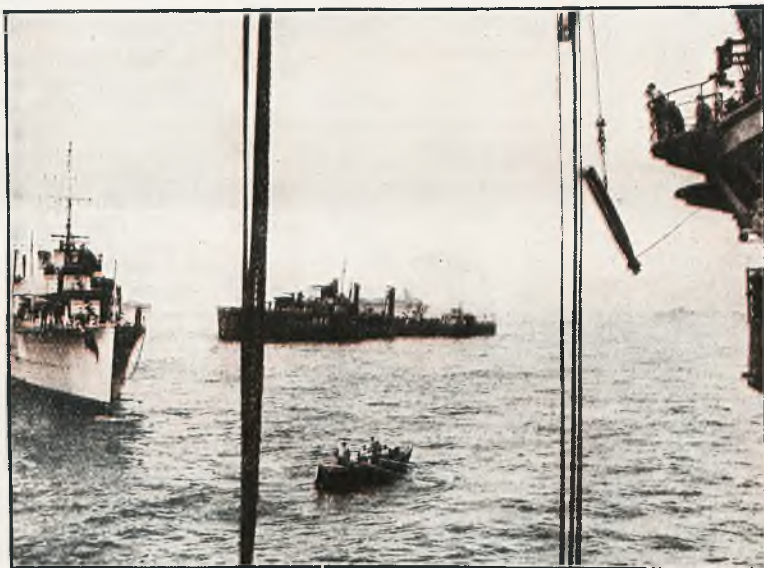
Lotnictwo morskie jest oczywiście ściśle związane z flotą morską, dlatego stan jakościowy i liczebny tego lotnictwa, w poszczególnych państwach, jest uzależniony od sił morskich. Lotnictwo morskie w swem działaniu nie może zastąpić marynarki, tak samo zresztą jak i lotnictwo lądowe nie zastąpi armji lądowej, jedynie uzupełnia jej działania bojowe, prowadzone zawsze dla jednego i wspólnego celu — zniszczenia przeciwnika, a zatem — zwycięstwa.

W rozmaitych państwach różną uwagę przypisują lotnictwu morskiemu i w zależności od tego, tak, czy inaczej, rozwiązują sprawę morskich sił powietrznych.

Na podstawie źródeł niemieckich*) postaram się w ogólnych zarysach przedstawić stan sił morskich najważniejszych państw:

Na pokładzie lotniskowca.





Wciąganie torpedy na pokład lotniskowca.

---

*) Luftwehr.

ANGLJA.

7 lotniskowców: „Courageous, Glorious, Eagle, Hermes, Furious, Argus, Ark Royal."

Na lotniskowcach i krążownikach: 4 dyony i 4 eskadry myśliwskie, 3 dyony bombardujące, 6 dyonów i 3 eskadry wywiadowcze, razem 174 samolotów; do obrony wybrzeży 48 samolotów, czyli razem 222 samolotów, należących do marynarki. Do cyfry tej nie wliczono samolotów morskich znajdujących się w kolonjach.

FRANCJA.

2 lotniskowce: „Béarn i Commandant Teste".

Na lotniskowcach i krążownikach: 110 samolotów, obrony wybrzeży 162 samolotów, samodzielne siły powietrzne marynarki 98 samolotów, razem 370 samolotów marynarki, w tem 4 eskadry myśliwskie, 14 bombardujących i torpedowych, 10 wywiadowczych.



Samoloty nad macierzystym lotniskowcem.

ITALJA.

8 eskadr myśliwskich, 12 bombardujących, 11 wywiadowczych, razem 303 samolotów marynarki.

ROSJA.

Lotnictwo morskie Z. S. R. R. składa się z 63 samolotów bombardujących, 242 myśliwskich i 86 wywiadowczych, razem 391 samolotów, zorganizowanych w 4 lotnicze brygady morskie o 19 dywizjonach i 18-tu eskadrach samodzielnych. Cyfry te osiągnięto w 1-szej „piatiletce", w drugiej (1933 — 1937) ilość samolotów lotnictwa morskiego ma być znacznie powiększona.

STANY ZJEDNOCZONE.

4 lotniskowce: Langley, Saratoga, Lexsington, Ranger, pozatem dalsze dwa w budowie.

Lotnictwo morskie posiada 5 eskadr myśliwskich, 19 wywiadowczych, 2 bombardujące i torpedowe. Z tego ma na okrętach 379 samolotów, do obrony wybrzeży 539, razem w rozporządzeniu marynarki 918 samolotów.

JAPONJA.

Lotniskowce: „Hosho, Akagi, Kaga, Ryujo, Kamoi, Notoro".

Lotnictwo morskie posiada 21 eskadr, które do 1937 zostaną powiększone do 29-ciu. Ogólna ilość samolotów morskich około 500.



W cyfrach tu podanych nieuwzględniono ilość samolotów rezerwowych, a jedynie tylko te, które się znajdują w 1-szej linji.

Oczywiście, że poza ilością tu wymienioną poszczególne państwa posiadają odpowiednie zapasy samolotów rezerwowych i mobilizacyjnych, niemówiąc już o szkolnych.



Eskadra podczas lotu, w oddali lotniskowiec.

Rozpatrując zatem stan ilościowy lotnictwa morskiego:

Anglja:	222	samolotów marynarki,
Francja:	370	„ „
Italja:	303	„ „
Rosja:	391	„ „
Ameryka:	918	„ „

Nie mamy jeszcze pełnego obrazu sił wymienionych tu państw, albowiem nie mamy cyfr samolotów zapasowych. Pozatem nietylko cyfra gra tu najważniejszą rolę — również, jeśli nie większą, gra nowoczesność i doskonałość techniczna sprzętu, zdolności produkcyjne przemysłu lotniczego i poziom wyszkolenia personelu lotniczego, który będzie ten sprzęt używał.

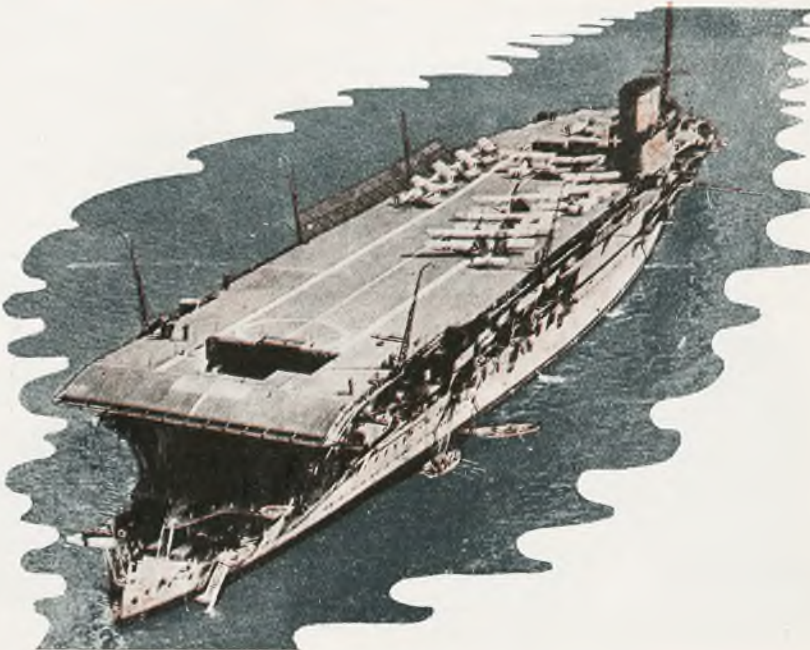
Jak z pobieżnego zestawienia wynika, najsilniejsze lotnictwo morskie ma Ameryka, co jest poniekąd zrozumiałe jeśli weźmiemy pod uwagę ilościowy stan jej floty.

Cyfr dotyczących lotnictwa morskiego Niemiec niepodaję, albowiem niemieckie lotnictwo wojskowe powstało dopiero w marcu 1935, a ilościowy stan jego nie jest znany, zgodnie jednak z zapowiedzią Hitlera, będzie on równy lotnictwu morskiemu Francji.

Nasze młode lotnictwo morskie odpowiada pod względem ilościowym naszej flocie, rozbudowa jego następować będzie niewątpliwie razem z rozbudową floty. Bazą i portem polskiego lotnictwa morskiego jest Puck.

A. Wojtyga, mjr. pil.

Lotniskowiec angielski „Eagle".





JAK Z. S. R. R. OBCHODZI ŚWIĘTO LOTNICZE

Przed dniem 18 sierpnia rok rocznie, cały sowiecki aparat propagandowy nastawiony jest na skoncentrowanie uwagi jak najszerszych mas ludności na obchód święta lotniczego. Święto to miało przez odpowiednie zademonstrowanie sił powietrznych wpoić w masy pojęcie, że flota powietrzna jest jednym z decydujących czynników mocy i siły, oraz życia gospodarczego państwa, którego olbrzymie terytorjum stosunkowo jest b. ubogo jeszcze pokryte siecią dróg komunikacyjnych i łączności. To też w żadnem z państw europejskich i nowego świata nie jest w tym stopniu rozbudowane lotnictwo i nie posiada tak olbrzymich planów dalszej rozbudowy — jak w Sowietach. Stała praca nad udoskonaleniem przemysłu lotniczego i sprzętu jest bodaj jednem z czołowych zagadnień sowieckich. Tempo rozwoju lotnictwa sowieckiego i rozmach zasługują na szczególną uwagę. Stale, bez przerwy wzrastająca ilościowo sow. flota powietrzna pociąga za sobą potrzebę przygotowania olbrzymich kadr lotniczych. I w tym kierunku sow. czynniki miarodajne osiągnęły już dość pokaźne rezultaty.

Wyniki wytężonej agitacji i propagandy tego święta dają pozytywne rezultaty.

Opiszemy, jak wyglądało święto lotnicze w Z. S. R. R. w roku ubiegłym.

Ranek był pochmurny—nie wróżył pięknej pogody—jednak od godz. 10-ej fala ludzka płynęła przez Moskwę w kierunku szosy Leningradzkiej i położonego przy niej lotniska w miejscowości Tuszino. Autobusy, tramwaje i wreszcie t. zw. „elektryczki", t. j. pociągi podmiejskie zelektryfikowane, coraz większe tłumy ludzkie wyrzucały na to miejsce. Od godziny 12-ej — olbrzymi wąż aut wszelkiego typu wolniutko posuwał się ku lotnisku. Wspaniałe lincolny, packardy i t. p. dygnitarzy sowieckich oraz dyplomacji wyraźnie odbijały od standaryzowanych typów „fordziaków". Droga do Tuszina była udekorowana lasem chorągiewek, transparentów, napisów głoszących hasła i przedstawiających najróżnorodniejsze wykresy, dotyczące przemysłu lotniczego, lotnictwa i wszelkiego rodzaju „dostiżenij" związanych z lotnictwem.

Nie przeszkodził i nie powstrzymał tłumów rzęsisty deszcz i burza (bez wyładowań), które jednak przeszły wkrótce. Szosa rozdzielała lotnisko właściwe i aeroklub Osoawjachimu, gdzie znajdowały się trybuny dla przedstawicieli partji, rządu i dyplomacji oraz wyższych dygnitarzy państwowych. Dojście do trybun tych, a właściwie do gmachu było ściśle strzeżone, a osoby wchodzące do gmachu — legitymowane („kontrola wielokrotna zaproszeń"). Po raz pierwszy bowiem korpus dyplomatyczny był zaproszony na podobny obchód. Gospodarze bardzo grzecznie odprowadzali gości na przeznaczone miejsca i tam zabawiali rozmową. Łąki otaczające lotnisko Tuszyńskie zasiane były mrowiem ludzkiem — to zwarte organizacje społeczne ze sztandarami i orkiestrami czekają na wzloty. W zupełnym spokoju, bez żadnego poruszenia, przyjęli kąpiel z nieba, oczekując pogody i rozpoczęcia uroczystości. Nieco po godzinie 13-ej rozpoczęły się wzloty. Zaciemnienie prawie zupełne nieba — spowodowały nisko płynące chmury deszczowe.

Przed samą burzą nastąpił wzlot 17 balonów kulistych o pojemności od 125 do 2000 m³. Balony te pod koszami miały olbrzymie portrety członków rządu, partji i lotnictwa (Stalina, Mołotowa, Woroszyłowa, Kaganowicza, Kalinina, Telmana, Ałksnisa i t. p.) oraz hasła propagandowe. Kierował startem — Prokofjew.

Po przejściu burzy i wypogodzeniu się — nastąpił lot 5 samolotów „U-2", związanych ze sobą, pilotowanych przez znanych lotników Centr. Klubu Osoawjachimu Z.S.R.R.— Siedykina, Czernyszewa, Sibirjakowa, Isińskiego i Wojejkowa. Pokaz ten bardzo efektowny — jednak nie udał się, gdyż samolot prawoskrzydłowy piątki oderwał się na samym początku lotu.

Z kolei wystartowały dwa wirowce „A-6" (awtożiry). Wzbiły się do wysokości 700—750 mtr. Wzbudziły one wielkie zainteresowanie w szerokich masach, które gromkiem „ura" i oklaskami przyjęły ich ukazanie się. Lot samolotów i lądowanie wirowców odbyły się bardzo sprawnie.

Następnym pokazem był lot instruktora i ucznia pilotażu na samolotach „U-2". Jako instruktor wystąpiła kobieta pilot Wyszinskaja, demonstrując prawidłowe wykonanie elementów lotu (start, nabranie wysokości, wiraże, pętle i t. p. oraz lądowanie). Uczeń pilot pokazywał najbardziej charakterystyczne błędy, jakie zwykle popełniają uczniowie-piloci.

Kolejnym numerem programu obchodu był lot 3-ch tak zwanych „pociągów powietrznych" — 9 szybowców holowanych przez 3 samoloty typu P-5, t. j. po 3 szybowce za każdym samolotem. Po bardzo ładnym i udatnym starcie pociągi te parokrotnie okrążyły lotnisko, poczem dwie grupy szybowców odczepiły się na wysokości około 800 mtr. i po wykonaniu wiraży wylądowały bez żadnych ewolucyj. Trzecia grupa natomiast, po dalszem okrążeniu lotniska, osiągnęła wysokość około 1200 mtr. — poczem szybowce odczepiły się, dokonując szeregu efektownych figur wyższego pilotażu. Ewolucje te zupełnie się udały i szybowce bardzo sprawnie wylądowały, nagrodzone rzęsistemi oklaskami i gromkiem „ura".

Dotychczasowe pokazy można było podzielić na część I-szą, to loty balonowe, wykonane przez pilotów wojskowych i drugą — gdzie zademonstrowano lotnictwo Osoawjachimu i pilotaż lotników, nie będących w służbie czynnej lotnictwa R. K. K. A.

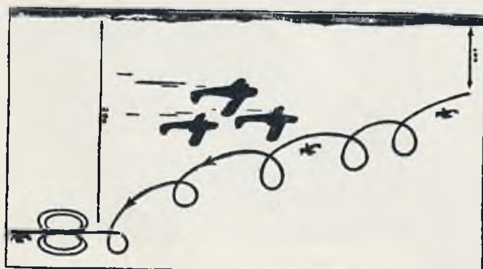
Teraz, z kolei, nastąpiła trzecia część programu, to jest pokazy lotnictwa wojskowego pod kierownictwem Iljina. Jako pierwszy pokaz zademonstrowano lot 5 samolotów myśliwskich typu I-5, związanych ze sobą. Jako piloci tej grupy wystąpili czołowi lotnicy myśliwskiego lotnictwa: Stepanczonok, Jewsiejew, Szewczenko, Suprun, Kokinaki. Piątka ta wykonała wiraże, ósemki, pike, pętle i t. p. w dość ładnej formie, lecz nie osiągając możliwego maksimum. Kolejno pokazano lot 12-tu samolotów myśliwskich, wykonujących szereg zmian szyków, jak: romb,. kopja oraz indywidualne i grupowe ewolucje wyższego pilotażu.

Bardzo efektownym pokazem były loty koszące (brejuszczyj polet) i pikujące samolotów myśliwskich i szturmowych, połączone z bombardowaniem. Rezultaty jednak bombardowania pozostawiały „nieco" do życzenia. Następnie ukazały się samoloty szturmowe, które wykonały loty koszące na wysokości około 20 mtr., nie osiągając jednak zapowiedzianej wysokości 5—10 mtr. Efekt jednak był b. duży — co uwidoczniło się ze sposobu reakcji publiczności.

Indywidualne loty na samolotach myśliwskich były dość efektowne, lecz nie przedstawiały nic szczególnego i nowego z zakresu tego pilotażu.

Czwartą i bodaj najefektowniejszą częścią było zademonstrowanie indywidualnych i masowych skoków ze spadochronami, pod kierownictwem „speca" w tej dziedzinie Grochowskiego.

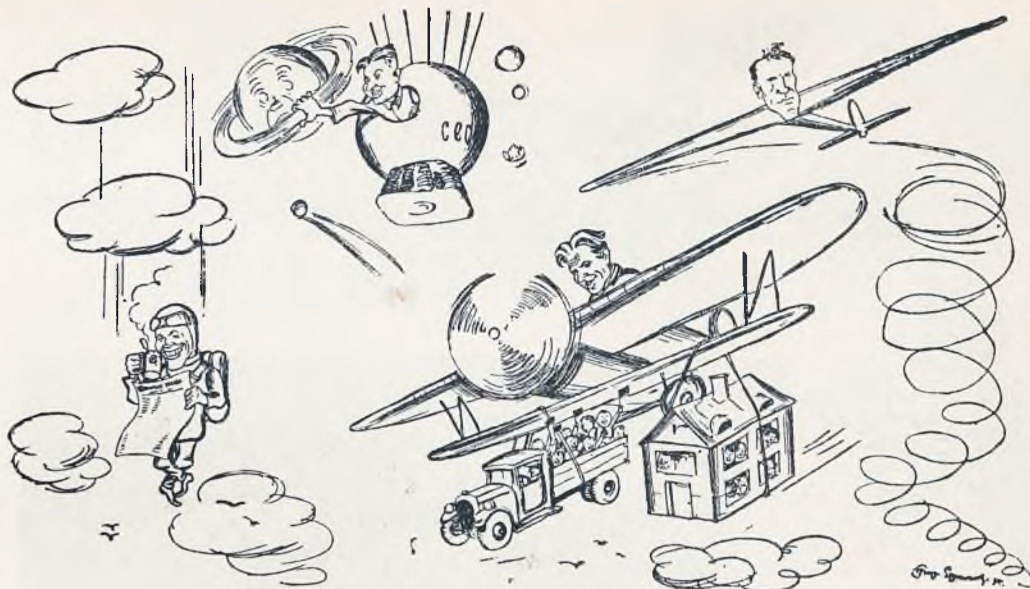
Dwanaście bardzo efektownych numerów składało się na całość tej części. Pierwszym numerem było umieszczenie pod skrzydłami samolotu „P-5" owalnych cylindrów ze spa-



Wycinek z programu (pokaz akrobacji).







ЕВДОКИМОВ: — До земли еще 12 секунд. Польем чайку

ПРОКОФЬЕВ (планета Сатурн): — В другой раз, дружище, держись правой стороны.

МОЛОКОВ: — Перевожу с удобствами в Арктику и обратно.

СТЕПАНЧЕНОК: — Сто петель или довести? Эх, счет потерял. Придется начинать сначала.

dochronami. Służyć one mają do przewiezienia 2 ludzi o wadze 160 kg. (Podobny sposób został wykorzystany przez słynnego lotnika Mołokowa dla przetransportowania „Czeluskinowców").

Drugi numer — to indywidualny skok ze samolotu „U-2", połączony z wystrzeleniem rakiety. Zapowiedziany i zademonstrowany jednoczesny skok 2-ch ludzi — ojca i syna, z aparatu „U-2" przyjęty został „na wiarę". To samo można powiedzieć o skokach grupy 10-ciu muzykantów ze samolotów ANT-9 z wysokości 800 mtr. i o wyrzucaniu ze samolotu zwierząt domowych (psa, kota i t.d.) na spadochronach.

Efektownym okazał się jednoczesny skok „żeńskiej drużyny" na spadochronach ze samolotu ANT-9.

Atrakcją były loty 2-ch samolotów P-5, które zrzucały zapomocą spadochronów worki miękkie z termosami, w których znajdowało się 300 porcyj obiadowych dla uczestników skoków oraz worki z kartonu, w których znajdowały się słodycze i pierniki, przeznaczone do rozdania tłumom zebranych na placu obok lotniska.

Zasługiwał wielce na uwagę przelot samolotu ANT-6, z którego zrzucono olbrzymią skrzynię wagi 1 tonny przy zastosowaniu spadochronu o bardzo wielkiej powierzchni nośnej.

Zapowiedziany efektowny skok ze spadochronem asa tego kunsztu Afanasjewa zawiódł, gdyż po osiągnięciu wysokości około 3000 mtr. wyskoczył, lecz już na wysokości około 1500 mtr. otworzył spadochron, zamiast uczynić to dopiero po osiągnięciu 800 m, jak zapowiedziano w programie.

„Gwoździem" pokazów było zademonstrowanie masowych skoków ze spadochronami. Przed oczyma widzów ukazały się 3 samoloty typu ANT-6, z których, po dwukrotnem okrążeniu lotniska i osiągnięciu wysokości 800 m. z dwu aparatów wyskoczyło 50 ludzi ze spadochronami, t. j. po 25 z każdego. Trzeci samolot, po dalszem okrążeniu i osiągnięciu 1200 m. — wyrzucił z siebie również 25 ludzi, którzy otworzyli spadochrony na wysokości 500—600 mtr. Skoki te spotkały się z entuzjastycznem przyjęciem widzów.

Przedostatnim pokazem były loty samolotów myśliwskich. Były to zapewne samoloty myśliwskie konstrukcji sowieckiej ostatnich typów (I-10 czy też inne) i odznaczały się bardzo wielką zwrotnością i szybkością (około 400 km/godz.), co zwróciło uwagę wszystkich widzów.

Ostatnim numerem pokazów był przelot eskadry agitacyjnej, złożonej z 3 samolotów ze słynnym kolosem 8-mio silnikowym ANT-20 „Maksymem Gorkiem" na czele. Pozostałe aparaty to ANT-14 „Prawda" i ANT-9 „Ogoniok".

Około godzny 19-ej pokazy zakończyły się. Stwierdzić należy, że osiągnięto bardzo pomyślne rezultaty, gdyż masy zebrane entuzjastycznie przyjmowały poszczególne pokazy i naocznie przekonały się o możliwościach i sile swej floty powietrznej. Dało się to słyszeć, idąc wśród tego tłumu, który bardzo żywo omawiał poszczególne loty i pokazy tak w zakresie sprzętu jak i pilotażu. Święto to, a raczej zademonstrowanie pracy lotnictwa masom, wpłynęły również bardzo dodatnio na udział w tej pracy obywateli, którzy coraz to liczniej wstępują w szeregi Osoawiachimu i tam składają ofiary na zakup coraz to nowych eskadr bojowych, ofiarowywanych następnie armji. Ponadto— pobudza to młodzież, która z wielkim zapałem wstępuje do kółek szybowcowych, modelarskich, lotniczych i szkoli się, stanowiąc tem samem bardzo poważny narybek dla sowieckiego lotnictwa wojskowego i przemysłu lotniczego, które, pamiętając powiedzenie Stalina: „Otstałych bjut" — nietylko nie chce znaleźć się w tyle lotnictwa państw zachodnich, ale chce stanąć na czele, tak co do sprzętu, jak i przemysłu.

Stawiając przed oczyma czytelnika ten obrazek ze święta lotniczego naszego sąsiada wschodniego — pragnę zwrócić uwagę, że i my winniśmy też pełną parą, t. j. z entuzjazmem i ofiarnie popierać wszelkie poczynania naszego L.O.P.P., który w myśl nowych zasad i planów chce stworzyć potężną polską flotę powietrzną. O kadry się bać nie potrzebujemy — gdyż Polacy mają „serce" nietylko do jazdy konnej, ale i do latania. Trzeba tylko zorganizować szkolenie i dać środki — a to ostatnie — już sami musimy zrobić, t. j. całe społeczeństwo, składając cegiełkę za cegiełką do tej pięknej budowli.

Cel zaiste szlachetny — bo stanowi o całości i bezpieczeństwie granic naszych.

T. I.

Drużyna kobiet skoczków spadochronowych.



AKADEMICKI RAID DO PAŃSTW BAŁTYCKICH I FINLANDJI.





KIEDY wszędobylska Liga („Akademicki Związek Zbliżenia Międzynarodowego") dojrzała na mapie Europy trzy państwa nad morzem Bałtyckiem leżące, a równocześnie niezbyt od Polski oddalone, zaczęła myśleć jakby się tam pokazać, jakby najwygodniej i najtaniej spróbować łotewską wódkę, obejrzeć malownicze dachy Talina, nie kąpiąc się w morzu spędzić białą noc w Finlandji. Dlaczego na północ? Prawdopodobnie tylko dlatego, że tam jej jeszcze nie widzieli". Ta piękna myśl znalazła żywy poklask w sercach kilku pilotów, którzy czując pismo nosem może po raz pierwszy zetknęli się z Ligą i zaczęli z nią razem kombinować. Naciągnęli Ministerstwo Spraw Zagranicznych, Ministerstwo Komunikacji; wmówili celowość rajdu w Aeroklub Rzeczypospolitej. Kiedy wszystkie trudności zostały pokonane wyznaczono termin startu na dzień 5 lipca b. r.

Umówiono się, żeby było więcej kłopotu, zabrać z sobą szybowiec. Rajd ten zyskał chlubne miano Akademickiego. Piloci i pasażerowie rekrutowali się z pośród studentów. Stołeczna Warszawa wyłoniła 4-ch, Znów, prawdopodobnie dla dodania powagi całej sprawie i pocieszenia A. R. P. na szefa tej całej grupy wyznaczono inżyniera Rzewnickiego, równocześnie powierzając mu chlubną zabawę wodzenia za nos szybowca. Krnąbrny szybownik Piątkowski nie mogąc długo znosić widoku holującej go RWD 8 odczepiał się raz po raz. Złośliwi mówią, że pod Wilnem znęcił go zapach pieczonego chleba a pod Helsingforsem zagapił się na mewy łapiące ryby i widząc szprotki w zatoce Fińskiej usiłował zrobić to samo. Szprotki nie złapał, na obiad się spóźnił, zmusił trzy fińskie hydroplany do latania w upalne południe celem odszukania zaginionego. Zaszybowany naród zawsze kłopot przysparza. Ale już dosyć. „Nienawiść" do szybowników spowodowała dłuższe słowo wstępne. Zaczynamy od początku.

Kiedy płaczące matki i nieutulona w żalu rodzina zamieniła się w małe kropki na lotnisku Okęcie wzięliśmy kurs na Wilno. W uszach brzęczały nam jeszcze życzenia tylnego wiatru kolegów z Aeroklubu. Dwie RDW-5 z załogami Szarek — Artemska, Onoszko — Nosowicz. po dwóch godzinach lotów lądowały w Wilnie.

Rzewnicki przyleciał nieco później z powodu małej szybkości, jaką ma samolot bolujący szybowiec. Piątkowski zredukował szybkość do zera i lądował 20 km od Wilna. Lwów dodał jednego i to o szarem nazwisku.

Na drugi dzień rano lataliśmy z Rzewnickim, celem wyrwania szybownika z domowych pieleszy plebanji proboszcza. Przetarł zaspane oczy, przywiązał szybowiec do RWD-8 i przyleciał do Wilna.

Po załatwieniu formalności celnych wystartowaliśmy do Rygi. Kiepska pogoda, częste deszcze zmuszały nas do lotów przy samej ziemi. Minęliśmy stację graniczną Turmont, gdzie kiwał nam ręką na pożegnanie kolejarz, wzięliśmy kurs na Rygę. Złośliwi twierdzą, że lotnictwo łączy narody. Wystarczy ołówkiem przeprowadzić linję z miasta do miasta i sprawa załatwiona. Ołówek to teorja — latanie to praktyka. Wszystkiemu winna mapa, wyznaczone na niej tereny zakazane, granice państw i temu podobne poligony nad którymi przelatywać niewolno. Droga może być prosta jak obręcz. Lecąc raz na lewo raz na prawo nadomiar złego wleźliśmy w burzę. Mój pasażer z zamiłowaniem oddający się lotnictwu czytał książkę. Pech chciał, że, jak to zwykle bywa, musiał ją odłożyć w najciekawszem miejscu, gdyż nasza RWD pogrążyła się w chmurach. Po kilku minutach lotu po wyjściu z deszczu spotkaliśmy się skrzydło w skrzydło z Szarkiem i tak już dolecieliśmy do Rygi. Ani się obejrzałem, jak po wylądowaniu pasażer znalazł się na ziemi, a czując twardy grunt pod nogami okazywał dużo radości.

Rzewnicki z Piątkowskim, jak zwykle przylecieli później. Mieli bardzo ciężką drogę. Jeden dlatego, że wciąż oglądał się na szybowiec, drugi, — że wędrował na ogonie RWD-8. Obecność nasza w Rydze trwała jeden dzień. Przytuleni przez nasze Poselstwo, nakarmieni i napojeni wystartowaliśmy do Talina. Trasa ciekawa w pierwszej połowie prowadzi nad brzegiem morza wzdłuż plaży, ciągnącej się dziesiątki kilometrów. Kiedy minęliśmy Pernow miasto już estońskie, a leżące akurat na połowie drogi pogoda się popsuła. Do samego Talina naprzemian mgła, deszcz i znów od początku. W pewnym momencie z tęsknoty za ziemią, wyjrzałem pod chmurę. Pod nami było wielkie bagno. Rozległe, brunatne — nasze Polesie nie wytrzymuje konkurencji. Dalsze kilometry obfitowały w bagna. Szczęściem motor na widok błota, mimowoli dodał gazu i nie okazywał najmniejszej skłonności do zawarcia bliższej znajomości z żabami. Po wylądowaniu w Tallinie zastałem już tam Rzewnickiego, który wystartował grubo wcześniej i przed nami lądował. Leciał wysoko nad chmurami, gdy zobaczył Tallin rozstał się z szybowcem i lądował. Trzeba trafu, że na leżącym opodal lotnisku wojskowem stała jedyna w Estonji wybudowana z naszej licencji RWD-8. Szybowiec dojrzawszy na ziemi charakterystyczną sylwetkę ósemki przyzwyczajony widać do jej ogona wylądował w pobliżu. Zdziwił się niemało, gdy wyczytał znaki estońskie. Gazu nie miał, więc czekał na Rzewnickiego. Wkrótce też został przyholowany na lotnisko cywilne, na którym znajdowaliśmy się wszyscy.

Zielone Święta spędzaliśmy w Tallinie, latając w międzyczasie do Tartu (Dorpat), gdzie pokazano nam stary, jak świat uniwersytet i raczono piwem w różnych korporacjach.

Nadszedł dzień w którym zdecydowaliśmy się wyciągnąć z ukrycia nasze kamizelki ratunkowe i, nadąwszy je po trzykroć płucami, przy dobrej pogodzie wystartowaliśmy przez zatokę fińską do Helsingforsu. Omijając fale zakazane, bo i te na zatoce były, po 30 minutowym locie odgarniając wodę znaleźliśmy pewną małą wysepkę, nad którą mieliśmy się spotkać z hydroplanem fińskim, który miał nas przepilotować na lotnisko. Nie dlatego, żeby było trudno trafić, ale dlatego, że wybrzeże roiło się od terenów zakazanych.

Do lądowania wyznaczono nam wyspę Santa-Hamina. Mała ta wysepka jest cała pokryta lasem, ma w środku polanę na której znajduje się strzelnica i na której miały wylądować nasze płatowce. Długo RWD-a przyglądała się lotnisku zanim wybrała kierunek i podejście do lądowania.

Mimo 250 metrów terenu podejścia z drzew wszystko poszło gładko, brakowało Rzewnickiego, który jak zwykle przyleciał sam. Szybowiec odczepił się przed wejściem na ląd z powodu bardzo silnego rzucania. Początkowo mimo swej woli miał ochotę wrócić do Tallina wkońcu zeszedł niżej, natrafił na inny kierunek wiatru, w braku RWD ósemki chwytał się cumulusów i wylądował po przeleceniu samodzielnie 40 kilometrów pod Helsinkami. W dwa dni potem został sprowadzony na lotnisko, a z uciechy że zobaczył białą noc od 24 do 2-ej latał nad miastem.

Z Helsingforsu już bez szybowca wybraliśmy się do Turku. Turku (po szwedzku Abo) było dawną stolicą Finlandji po pożarze zostało odbudowane i jest nawskroś nowoczesnym miastem. Charakter północy nadają mu liczne drewniane domy, zresztą zewnętrznie niewiele różniące się od murowanych. Turku posiada piękne lotnisko, które jest jeszcze w budowie i ma być otwarte dopiero pierwszego sierpnia.

Byliśmy pierwsi, którzy na nim lądowaliśmy. Ze względu na nieco wilgotny teren lotnisko posiada szereg dróg startowych, betonowych nawierzchni, które są ostatnim krzykiem mody w dziedzinie budowy lotnisk.

Pierwszego dnia naszego pobytu byliśmy podejmowani przez starszych obywateli miasta, na drugi dzień dopiero przez młodzież akademicką.

Ten charakterystyczny podział gospodarzy na starszych i młodszych zdziwił nas bardzo i okazało się że powodem tego są ścierające się wpływy szwedzko-fińskie. W białą noc odbyliśmy piękną wycieczkę samochodową do nadmorskiej miejscowości kuracyjnej odległej od Abo o jakieś 30 kilometrów. Kierowca jednego z samochodów mimo tego, iż był człowiekiem północy dał się ponieść temperamentowi i na pięknej lecz pełnej serpentyn szosie szarpał przydrożne skały z przeciętną szybkością 80 km na godzinę. Jedni mówią, że wszystkiemu winna kobieta. Ja mówię — lepiej po pijanemu latać, jak na trzeźwo jeździć samochodem lub motocyklem. Bezpieczniej.

Że cały lot nasz szczęśliwie dobiegł do końca, w tem znalazłam potwierdzenie swego zdania.

Wszystko ma swój kres. Opuściliśmy gościnne Turku i po godzinie lotu grzebaliśmy się przez piaski lądowiska Santa-Hamina w Helsingforsie. Na drugi dzień wczesnym rankiem serdecznie żegnani przez Finów wystartowaliśmy do Rygi. Inżynier Rzewnicki ze względu na szczupłość lotniska zmuszony był startować z szybowcem ledwie na 20 metrowej lince, podczas gdy normalnie używa się liny długości przeszło 100 metrów.

Dzięki temu, że RWD-8 miała benzyny zaledwie na godzinę lotu i wszystkie bagaże zredukowane do minimum, jak również dzięki Piątkowskiemu, który szybko oderwał się od ziemi i zluzował linę — start pociągu powietrznego udał się nadspodziewanie. Gorzej było z dwiema RWD-5, które naładowane benzyną, pękate od walizek długo nie miały zamiaru porzucić lotniska uciekając w lewo i w prawo zależnie od tego, czy napotykały na piach, czy kępkę trawy. W końcu z trudem przeszliśmy nad lasem i po zrobieniu okrążenia nad Helsingforsem skierowaliśmy się na Tallin i Rygę. W Tallinie już siedział Rzewnicki, który dobierał benzynę i zamieniał linę krótką na długą.

Otrzymawszy od niego umówiony znak, że wszystko w porządku, minęliśmy lotnisko kierując się w stronę Łotwy. Jednak okazało się, że w Tallinie były kłopoty. Przygotowany do startu szybowiec, uwiązany do wyciągniętej już liny omal, że nie odbył dalszej drogi za pasażerskim Fokierem, który zaczepił o leżącą linkę. Szczęściem przytomny Estończyk zdołał dopaść szybowca i odczepić go. Lina powędrowała w powietrze wkońcu się rozmyśliła i spadła do pobliskiego jeziora.

Skutkiem tych wszystkich kłopotów pociąg szybowcowy obawiając się zresztą rzucania, wystartował dopiero wieczorem i lecąc cztery godziny lądował w Rydze przed samym zmrokiem.

Pierwsze kilometry trasy od Tallina minęły spokojnie. Im bliżej miasta Pernow o którem już wspominałem, iż słynie z mgieł pogoda zaczęła się pogarszać. Ponieważ wiatr dął w twarz przy ziemi, mieliśmy znacznie większą szybkość. Zaraz za Pernow dopędziłem Szarka, który ulegając prośbom słabej kobiety leciał na 2.000 metrów nad chmurami, gdzie było znacznie mniejsze rzucanie. Jednak z chwilą gdy mnie zobaczył zeszedł niżej, zamknął uszy na lament niewiasty i gnał po samej ziemi, gdzie ciskało na wszystkie strony. Lecieliśmy znów nad plażą miejscami nad morzem płosząc stada kaczek i leniwie uciekające jastrzębie. Nad morzem na wysokości lotu 5 — 10 metrów było zupełnie spokojnie i słaby wiatr czołowy. Natomiast już na wysokości 50 metrów maszyny tańczyły jak piłki. Pod samą Rygą weszliśmy na ląd stały, gdzie nad lotnemi piaskami rzucało tak niemiłosiernie, że kilka razy stuknąłem głową o sufit kabiny, a wszystkie śmiecie, papiery, wspomnienia z pomarańczy pod postacią skórek latały po całej kabinie.

Nasz pobyt w Rydze był tym razem oficjalny o czem wyraźnie przekonaliśmy się jedząc w ciągu tego dnia, dwa śniadania, dwa obiady i dwie kolacje.

Zaraz po przylocie gościło nas lotnictwo wojskowe, później były cztery wizyty, — później składanie wieńca, później dwugodzinna podróż na obiad, później obiad jeden i drugi, później bankiet i noc spędzona w najelegantszym lokalu Rygi. O spaniu nikt nie myślał, chyba ten przedpotopowy samochód, który jak już wspomniałem w dwie godziny pokonał odległość wynoszącą 40 kilometrów i umożliwiał przelotne drzemki.

Drugi dzień naszego pobytu w Rydze miał program bardzo zbliżony do poprzedniego z tą różnicą, że obwoziliśmy między obiadem i kolacją każdy po 14 pasażerów. Zachwytom nie było końca. Latali starzy i młodzi, kobiety i dzieci latał również szybowiec.

Korzystając z zaproszenia łotewskich władz lotniczych, mieliśmy na drugi dzień z rana lądować w Dźwińsku. Po nieprzespanej nocy, która była już nie wiem którą z rzędu wystartowaliśmy z lotniska w Rydze. W Dyneburgu zostaliśmy uwiezieni samochodami do miasta, gdzie czekało na nas dalsze grono gospodarzy przy obficie zastawionym stole. Pierwsze, co wziąłem do ust tego dnia był kieliszek wódki. Po zwiedzeniu miasta,, warsztatów mechanicznych i szybowcowych chodząc i drzemiąc w końcu wywinąwszy się cudem od jednego obiadu wzięliśmy kurs na Wilno. Na całej trasie padał deszcz. Po znalezieniu się z szybowcem, który doleciał szczęśliwie i po załatwieniu sprawy celnej wystartowaliśmy i dobrnęliśmy do Warszawy. W godzinę po nas lądował Rzewnicki z Piątkowskim. Ostatnie godziny lotu wlokły się sennym krokiem, tak, jak sennie kiwały się głowy pilotów. Pasażerowie spełniali swoje zadania do końca, zachęcali do wytrwania lub waląc po plecach, budzili co chwila. Był jednak moment kiedy ja i Nosowicz zasnęliśmy razem.

Proszę wybaczyć bezład treści w opowiadaniu wrażeń z raidu akademickiego, jednak nie moja to wina, że jako wspomnienia widzę kieliszki, coctajle z wisienką na patyczku, whisky — and soda, kolory różnych win czuje smaki różnych dań i w końcu soda and woda. Nie oburzy się nikt z uczestników jeśli powiem, że latania było niewiele. W czasie całego raidu pracowało się 10 razy ciężej na ziemi, niż w powietrzu.

Jednak mimo wszystko propaganda była, trening też. Projektuję Akademickiej Lidze kupić mapę świata, nawet globus, może jej się jeszcze jaki kraj podoba i nowy lot zorganizuje.

Aleksander Onoszko.





U góry na lewo: na lotnisku w Tallinie. Obok — w Santa Hamina.

U góry na prawo: Szybowiec S. G. 3 pilotowany przez Piątkowskiego.



Wycieczka delegatów Akadem. Związku Zbliżenia Międzynar. ogląda historyczne pomniki w Rydze.

MODEL AMERYKAŃSKI

KONSTRUKCJI M. GRANT

Ciekawy i oryginalny model pod względem nowego kierunku konstrukcji zamieściło jedno z amerykańskich pism lotniczych. Model ten jest wyłącznie zbudowany z balsy i drutu stalowego.

Nowością w tym modelu jest budowa skrzydła, które wykonane jest z cienkiej deski balsowej grub. 1.5 mm. i usztywnionej od spodu żeberkami. W ten sposób ze skrzydła usunięte jest pokrycie, jak również krawędzie i dźwigary. Skrzydło takiej konstrukcji jest b. mocne i da się łatwo wyregulować, nagrzewając go bowiem nad parą usuwamy z łatwością wszelkie nierówności i zwichrowania. Pozatem otrzymujemy gładką powierzchnię i doskonały profil skrzydła.

Ogon wykonany jest wyłącznie z cienkiej deski balsowej, z której odpowiedniego kształtu wycięte są stateczniki, poziomy i pionowy.

Belka kadłuba wraz z obsadą i tylnym haczykiem jest wykonana zwykłym sposobem i nie wymaga objaśnień.

Skrzydło umieszczone jest nad belką kadłubową na odpowiednio wygiętych drucikach stalowych; sposób przymocowania uwidoczniony jest na planie. Według amerykańskich danych model ten, mimo swych niewielkich rozmiarów doskonale lata, utrzymując się w powietrzu ok. 100 sek.

Całkowita waga modelu wynosi 30 gr.

Wymiary na planie podane są w calach angielskich.





IV-TE ZAWODY
MODELI LATAJĄCYCH WODNOSAMOLOTÓW

ZAPOCZĄTKOWANE W ROKU 1930 PRZEZ „LOT POLSKI"

Pewnego dnia, — było to już dość dawno temu, — stanęła niema ugoda między Czytelnikami a redakcją „Lotu", by nie blagować sobie nawzajem.

Dlatego, mimo najszczerszych chęci, nie możemy napisać: Konkurs Latających Modeli Wodnosamolotów wypadł świetnie.

Nie.

Najwyżej, czyniąc zadość prawdzie, musimy napisać poprostu: odbył się.

I to nie w pierwotnie określonym terminie 22 czerwca, lecz o tydzień później.

Przedewszystkiem skrewiła pogoda. Było to do przewidzenia, gdyż zwyczaj deszczu w dniu konkursu wchodzi już w tradycję.

W pierwszym wyznaczonym terminie skończyło się na przejażdżce i zmoknięciu zawodników jury, prasy, fotografa i widzów. Nawet modele nieco podmokły.

Wypogodziło się dopiero przed samym zmierzchem. Niektórzy modelarze urządzili sobie generalną próbę startu i wodowania swoich „maszyn". Próby wypadły o tyle dobrze, że pozwolono sobie mniemać, iż zawody nie mają prawa nie udać się.

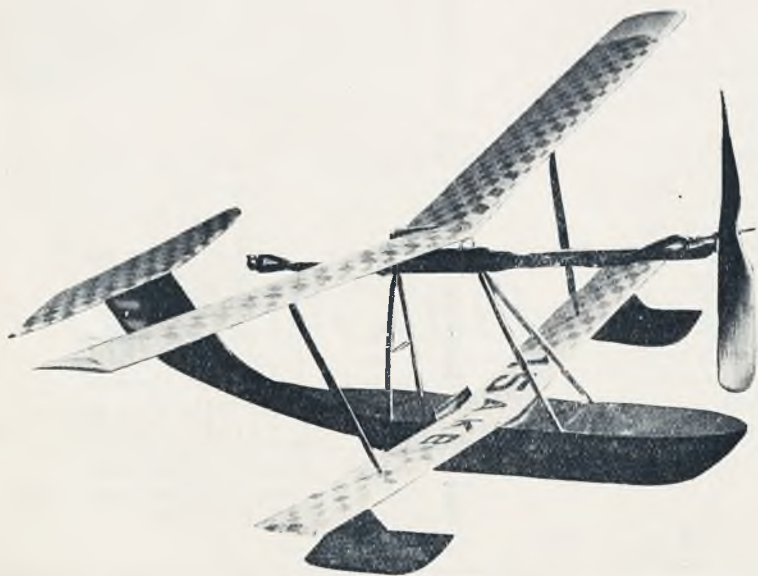
Terenem konkursu była Zielonka pod Warszawą, a raczej Czarny Staw, o dwa kilometry na południe od wymienionej stacji. Z tego to Czarnego Stawu umieściliśmy fotografję na okładce ze wskaźnikiem wiatru. Na nieszczęście bez modeli. Przy wyborze miejsca kierowano się względami następującemi: primo staw duży, ładny i czysty. Secundo — dojazd z Warszawy łatwy i niedrogi. Tertio — ładne położenie. Quarto — (bardzo ważne) dostateczna ilość osób pomagająca w zawodach, a brak nadmiernie zawadzających. Kąpiących się, kajakowiczów, wycieczkowiczów z butelkami „na ksiutach", widzów z gatunku „niewiernych Tomaszy", co w każdy model chcieliby wsadzić własny palec — nie było. W tem miejscu w imieniu organizatorów i inicjatorów konkursu — chcę złożyć podziękowania wszystkim, bezpośrednio w zawodach niezainteresowanych, którzy dopomogli do tego, by strona organizacyjna imprezy nie pozostawiała nic do życzenia.

Dziękujemy więc w pierwszym rzędzie Panom płk. Falsztynowi i por. Cywińskiemu oraz wszystkim pp. Podoficerom, Żołnierzom i Pracownikom z Centrum Badań Balistycznych oraz Komendantowi Posterunku Policji w Zielonce. Dzięki nim szło wszystko sprawnie, począwszy od informacji na stacji, przewiezienia i dostarczenia zawodników i modeli na miejsce startu i spowrotem, skończywszy na bufecie na miejscu, namiotach brezentowych i kajakach.

O samych zawodach wiele pisać nie możemy. Bilans wcale świetnie się nie przedstawia. Zgłoszono modeli 19. Z tego stanęło do zawodów zaledwie 11. Wystartowało z wody 4.

Najdłuższy lot trwał 40,5 sekundy. Najdalszy dystans 130—150 metrów (na wodzie dokładniej obliczyć było niemożliwe).

Główną nagrodę — przechodni puhar im. płk. Meyera oraz nagrodę pieniężną 200 zł. — zdobył instruktor Błaszczyński, nagrodę zaś dla amatorów — p. Eustachjusz Czyżewski 25 sekund i dystans około 70 metrów.



Spotykają nas już w Redakcji zarzuty, że niema konkursów, by w nich nie figurowało nazwisko Błaszczyńskiego, lub fotografja jego modelu. Cóż zrobić, kiedy trzeba być sprawiedliwym, zaś staranność i precyzja wykonania, oraz rezultaty lotów modeli mówią same za siebie. Nieraz nawet zagraniczne pisma przedrukowują od nas plany jego modeli.

Należy pamiętać, że nie konkurują wcale instruktorzy z amatorami (jak myślą niektórzy), lecz rywalizują ze sobą w osobnej grupie instruktorzy, a amatorzy konkurują z amatorami.

Co się zaś tyczy przechodniego puharu płk. Meyera, to może go zdobyć zarówno instruktor, jak uczeń — w myśl życzenia ofiarodawcy. Wszystko to wyraźnie jest powiedziane w regulaminie, a regulamin przytoczyliśmy w Nr. 11-tym z r. b.

W tym roku z trzech instruktorów zgłoszonych, stanęło do zawodów tylko dwóch. Konkurentem zwycięzcy był kpt. pil. rez. Woyno, który w zeszłym roku zdobył puhar, a w tym wystąpił ze swoją stajnią starą, nieco odświeżoną, ale jak widać zbyt mało.

Co się tyczy amatorów, to nie wiodło się im w dniu 28 czerwca, ale zato zapewne zdobyli niejedno doświadczenie. Każdy udany konkurs daje duże doświadczenie, a nieudany nieraz jeszcze większe, gdyż wskazuje na skórze własnej i współrywali, jakich błędów należy unikać.

Pomyśli sobie niejeden, a być może większość Czytelników, że wobec słabych naogół wyników lepiej byłoby zawody modeli „hydro" skasować, a przynajmniej odłożyć ad calendas grecas. Pozwolę sobie zauważyć, iż ten sposób myślenia nie byłby dla sprawy modelarstwa pożyteczny.

Postaram się to udowodnić. A więc: modele wodnosamolotów są to modele latające najwyższej klasy, wymagające dużej staranności i umiejętnego wykonania. Należy być bardzo starannym w doborze materjału (lekki, trwały i nieprzemakalny). Start z wody i wodowanie



bez wywrócenia się nie jest łatwe i jest uzależnione od bardzo starannej stabilizacji. O modelu, który odpowiada tym warunkom, można śmiało powiedzieć, że jest dobry. Śmiem również twierdzić, że modelarz, który zrobi dobrze latający model wodnosamolotu, potrafi zbudować niewątpliwie doskonały model samolotu lądowego.

Naogół lotnicze modelarstwo wodne w stosunku do lądowego jest jeszcze bardzo zacofane. Nietylko u nas. Nawet, gdy weźmiemy pod uwagę wyniki zagranicy, i to takich krajów, jak Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, albo Niemcy, widzimy, że o ile lot modeli samolotów lądowych oblicza się na minuty, a nawet godziny (tak!), to czas przebywania w powietrzu wodnosamolotowych modeli, trwa dotąd jeszcze sekundy. (Rekord oficjalny — o ile się nie mylę — 54, a nieoficjalny, międzynarodowo nieuznany, zdaje się niewiele więcej, niż minuta).

Warto, by zarówno instruktorzy jak i młodzież, w tych stronach, gdzie są stawy i jeziora, pomyśleli o tem poważnie.

Napewno w przyszłości będą organizowane ogólne krajowe konkursy modeli wodnosamolotów, a wtedy, o ile tylko każdy z instruktorów okręgowych L.O.P.P. potrafi pobudzić młodzież w tym kierunku, moglibyśmy się śmiało kusić o bicie rekordu światowego.

Ale zapamiętać sobie wypada, że poto, by osiągnąć dobre rezultaty, nie wystarczy poprostu dorobić do modeli lądowych pływaki i puścić na wodę „takie coś". Nawet — jak to częściowo miało miejsce dotąd — bez odpowiedniego wypróbowania.

Jeszcze nieśmiało chętniebym rzucił jeden projekt od siebie, osobiście — nagrody pieniężne dla amatorów. Umotywować to potrafiłbym choćby tem, że budowa dobrego wodnosamolotu jest dosyć kosztowna.

j. b.

LIPIEC 1935

Zebrał W.D.G.

1 **1935 — Kurs szybowcowy i treningowy w m. Polichno.**

1935 — Kurs szyb. szkolny treningowy i wyczynowy w Bezmiechowej.

1927 — Otwarcie w Polsce fabryki silników p. n. „Polskie Zakłady Skody, S. A.".

1910 — Aeroklub Francji nadaje dyplom pilota pierwszemu polakowi Bronisławowi Matyjewiczowi - Maciejewiczowi.

1933 — 25 włoskich wodnosamolotów z załogą 100 ludzi pod dowództwem gen. Italo Balbo wystartowało z m. Ortebello o godz. 5 m. 39, rozpoczynając gigantyczny (etapowy) lot zespołowy przez Atlantyk do Północnej Ameryki.

2 1899 — Postanowieniem Konferencji Mocarstw w Hadze zabroniono stosowania w działaniach wojennych pocisków zawierających trujące lub duszące gazy.

1920 — Gen. Rydz - Śmigły — Dowódca Frontu Ukraińskiego, dla zapewnienia powodzenia operacjom wojennym, żąda wzmocnienia podległego mu lotnictwa i przysłania samolotów.

4 1928 — Włosi Ferrarin i del Prete startują z Rzymu do lotu przez Atlantyk. Lądują w Touros (Brazylja) w dn. 5.VII. 1928 r., zdobywając rekord światowy odległości w linji prostej (7.188,260 klm.).

5 1931 — Otwarcie lotniska w Dębicy, ufundowanego przez LOPP.

6 **1935 — „II-gi Zlot gwiaździsty do Inowrocławia", urządzany przez Aeroklub Kujawski.**

1908 — Francuz Henri Farman, zdobywa w Paryżu rekord światowy długotrwałości lotu (22 min. 19³/₅ sek.).

7 **1935 — Zakończenie zawodów p. n. „II-gi Zlot Gwiaździsty do Inowrocławia", urządzonego przez Aeroklub Kujawski.**

1929 — Otwarcie T-wa „Polskie Linje Lotnicze „Lot".

1910 — Pilot franc. Hubert Latham, zdobywa w Reims światowy rekord wysokości osiągając wysokość 1384 mtr.

1935 — Aeroklub Francji organizuje międzynarodowe zawody p. n. „Le douze heures d'Angers".

1929 — Kingsford Smith kończy pomyślnie raid etapowy Australja — Londyn.

8 1911 — Pilot franc. Loridan zdobywa w Châlons światowy rekord wysokości dla samolotów osiągając wysokość 3177 mtr.

1929 — Amerykanie: Williams i Jansey, przelatują Atlantyk z Ameryki do Hiszpanji.

10 1925 — Pirenejski Raid eskadry polskiej.

10 1929 — Otwarcie linji handlowej lotniczo - kolejowej Los Angelos — New York.

11 1929 — W Łodzi powstał Aeroklub Łódzki.

1897 — August André, N. Strindberg, K. Frenkel, startują z Duńskiej Wyspy (płn. zach. od Szpicbergu) na sterowcu „Orzeł" dla zbadania okolic podbiegunowych i dotarcia do bieguna. Lot zakończył się tragicznie dla całej wyprawy.

12 1926 — W Lidzie zginął śmiercią lotniczą płk. pil. Adam Zaleski.

1928 — Sow. piloci Czuchnowski i Babuszkin ratują rozbitkow w okolicach podbiegunowych pozostałych po katastrofie polarnego sterowca gen. Nobile.

13 1929 — Mjr. pil. Ludwik Idzikowski, po wystartowaniu z Paryża przez Atlantyk do Ameryki ginie śmiercią lotniczą przy przymusowym lądowaniu na wyspie Gracioza.

14 1929 — Otwarcie Lubelskiego Klubu Lotniczego.

15 **1935 — Początek kursu szybowcowego i treningowego w m. Polichno.**

1934 — Lotnicy transatlantycy bracia B. i J. Adamowicze przylatują do Inowrocławia dla wzięcia udziału w uroczystościach, związanych ze zlotem gwiaździstym w Inowrocławiu.

1935 — O godz. 18-ej upływa pierwszy termin zgłaszania zawodników „Aeroklubu Rzeczypospolitej do zawodów o puhar Gordon-Bennetta w r. b.

1935 — Piętnastolecie startu pierwszego polskiego wodnosamolotu z odzyskanego Polskiego Morza (dn. 15.VII. 1920 wystartował kmdr. - ppor. Kaczyński na wodnosamolocie Friedrichshaven).

1933 — Amerykanin Willey Post startuje z New Yorku do lotu dookoła kuli ziemskiej.

16 1931 — Lotnicy węgierscy Endresz i Magyar, przebywają Atlantyk (start w Harbour Grace, lądowanie w Budapeszcie).

18 1933 — Piloci włoscy De Bernardi i Marazzani z 4-ma pasażerami na płatowcu „Caproni 111" odbywają raid z Medjolanu do Moskwy (2600 klm/13 godz. 53 min.).

19 1919 — Pilot Locatelli pokonuje przestrzeń Buenos Ayres-Valparaiso, przelatując nad Andami o szczytach 6.800 mtr. (1600 klm/6 godz. 48 min.).

1933 — Gen. Italo Balbo po wystartowaniu w dn. 1/VII. 1933 r. z Ortebello we Włoszech, przybywa do Nowego Jorku na czele 24 wodnosamolotów i 96 osób załogi.

1909 — Francuz Hubert Latham, usiłuje przelecieć kanał La Manche.

1915 — Franc. as kpt. Guynemer zestrzelił w walce powietrznej pierwszego lotnika niemieckiego.

21 1929 — W Turynie (Włochy) odbył się „1-szy Kobiecy Dzień Lotniczy".

1921 — W Lublinie zginął śmiercią lotniczą znany instruktor akrobacji Adam Haber - Włyński.

22 1930 — Włosi Franciszek Lombardzi i Capanini kończą raid Vercelli (Włochy) — Tokio na turystycznym samolocie (silnik Fiat A. 50 mocy 90 k. m.) przelatując odległość 11.600 klm. w 9 dni 8 godz.

23 1933 — Amerykanin Willey Post przybywa do Nowego Jorku, okrążywszy kulę ziemską w ciągu 7 dni 18 godz. 50 min. (startował z Nowego Jorku dn. 15.VII. 1933)

25 1909 — Francuz Louis Blériot przeleciał kanał La Manche, lądując w Anglji (Dover) po 37 minutach lotu.

1930 — Pilot szyb. Groenhoff na szybowcu „Fafnir" przelatuje odległość 220 klm. 230 mtr.

1933 — Gen. Italo Balbo po przybyciu ze swoją eskadrą w dn. 19.VII. 1933 do New Jorku, startuje z powrotem w pełnym składzie zespołu z New Jorku przez Atlantyk do Włoch.

27 1909 — Francuz Hubert Latham powtórnie dokonuje bezowocnej próby przelotu kanału La Manche — zostaje uratowany przez rybacki kuter.

1934 — Niem. pilot szyb. Heine Dittmar ustanowił światowy rekord odległości na szybowcu — 375 klm.

28 **1935 — Zakończenie kursu szkolnego, treningowego i wyczynowego w szkole szybowcowej w Bezmiechowej.**

1931 — Lotnicy ameryk. Boardman i Polando zdobyli rekord światowy długotrwałości lotu w linji prostej, przelatując z New Jorku do Konstantynopola (8065 klm).

1934 — 29 lotników sowieckich przybywa do Warszawy z Moskwy na 3-ch samolotach „Ant — 9" pod dowództwem gen. Mieżeninowa.

1934 — Amer. pil. Kepner, Stevens, Anderson osiągają na stratosferycznym balonie wysokość 20.000 mtr., lecz wskutek pęknięcia powłoki balonu tracą wysokość do 2.000 mtr., poczem szczęśliwie wyskoczyli ze spadochronem.

29 1915 — Franc. lotnicy zbombardowali w nocnym locie niemiecką wytwórnię gazów bojowych w Dornach (Alzacja).

30 1921 — Szwajcar Durafour zdobywa na samolocie szczyt Mont - Blanc.

1928 — Kpt. pil. K. Kalina i por. pil. obs. K. Szałas, startują z Dęblina do Bagdadu (bez międzylądowań).

31 1901 — Berson i Suering na wolnym balonie o pojemności 850 mtr³ gazu rzekomo osiągają wysokość 10.500 mtr.



Delegacja lotnicza Czechosłowacji bawiła ostatnio w Z. S. R. R. Podczas pokazu lotniczego, urządzanego dla gości, lotnictwo sowieckie po raz pierwszy pokazało grupę samolotów, która swoim szykiem znaczyła na niebie pięcioramienną gwiazdę (część godła sowieckiego) (fot. naprawo).



*

Towarzystwo italskie „Ala Littoria" ufundowało 3 nagrody wysokości 3.000, 2.000 i 500 lirów; dla tego kto w ostatniem półroczu roku bieżącego otrzyma najwięcej listów pocztą lotniczą.

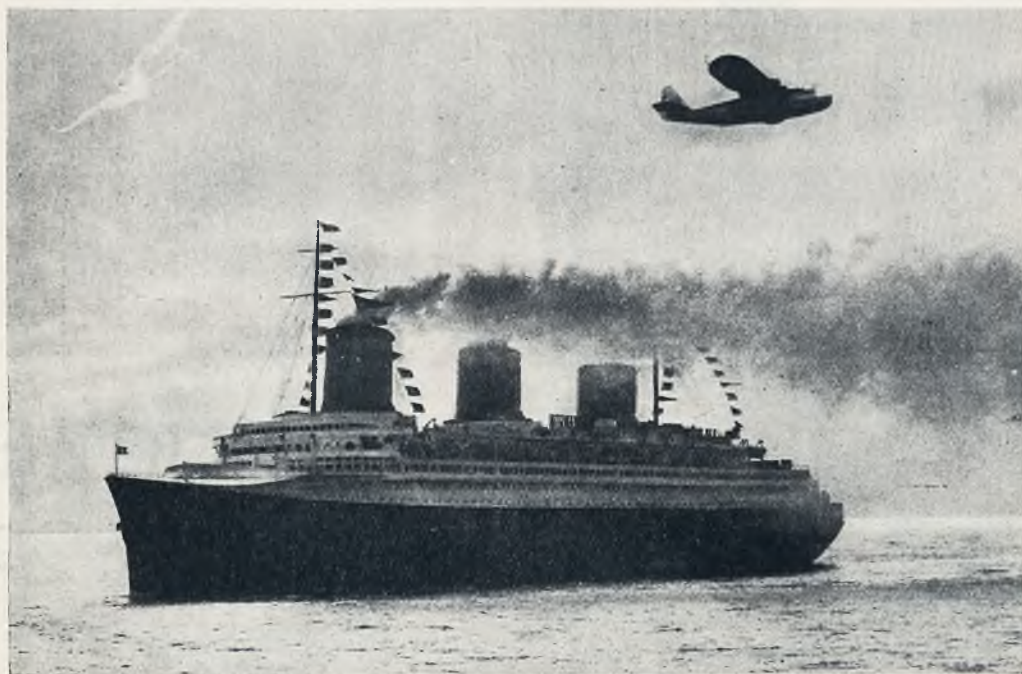




Amerykanie bracia Alc i Fred Kay ustanowili nowy rekord lotu z dopełnianiem paliwa w powietrzu, latając bez przerwy 26 dni. Podczas lotu przeżyli parę przykrych chwil kiedy podczas jednego z dopełniań wybuchł pożar, który na szczęście prędko ugaszono (fotografja braci Kay — powyżej).

Znana lotniczka amerykańska p. Amelja Earhart jest wielką propagatorką skoków ze spadochronem (fot. naprawo).
Na fotografji u dołu widzimy spotkanie największego francuskiego transatlantyku „Normandie" z innym, również francuskim olbrzymem, łączącym dwa kontynenty: wodnosamolotem „Lieutenot de Vaisseau Paris".

26 czerwca stratostat sowiecki Z. S. R. R. — 1 — bis wystartował do lotu stratosferycznego i b. szybko osiągnął wysokość 16.000 metrów, na której pozostawał przeszło 3 godz., podczas których przeprowadzono szereg naukowych obserwacyj. **L. G.**





W dniu 8 lipca w lokalu Okręgu Stołecznego L.O.P.P., odbyło się zebranie Rady Głównej Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

*

Powtórny termin „XII Tygodnia L.O.P.P.“ został wyznaczony na terenie całego kraju, za wyłączeniem m. st. Warszawy, na 1—8 września r. b.

W Warszawie „XII Tydzień“ odbędzie się w czasie między 20—30.IX r. b.

CO SŁYCHAĆ W TERENIE?

Okrąg Łódzki.

Łódzki Oddział Powiatowy L.O.P.P. urządził w dniach 29 i 30 czerwca b. r. wycieczkę do Krakowa, celem oddania hołdu prochom Marszałka Piłsudskiego i zwiedzenia zabytków historycznych miasta i okolicy.

*

W wyniku akcji jednania członków L.O.P.P. powstały ostatnio 2 nowe Koła Miejscowe L.O.P.P., a mianowicie:

1) w Sp. Akc. K. Kroning i S-ka, liczące 600 członków oraz

2) w Sp. Akc. Landau i Weile, liczące 84 członków.

Zapisy zgłaszających się dalszych członków w toku.

*

Z okazji „XII Tygodnia L.O.P.P.“ rozesłane zostały p.p. Właścicielom nieruchomości listy ofiar na rzecz L.O.P.P.

Ponieważ termin zwrotu list ofiar upłynął w dniu 5 czerwca b. r., a duża jeszcze ilość list nie została zwrócona, Łódzki Obwód Miejski L.O.P.P. zwraca się do p.p. Właścicieli nieruchomości z apelem o łaskawe dopilnowanie, by wymienione listy jak najrychlej zwrócono do Obwodu (ul. Prez. Narutowicza 30).

Listy należy zwrócić bez względu na to, czy uzyskano na nie jakiekolwiek ofiary czy też nie.

*

Akcja jednania członków L.O.P.P. zatacza coraz szersze kręgi. Pracownicy poszczególnych zakładów przemysłowych w Łodzi organizują Koła Miejscowe L.O.P.P., zapisując się gremjalnie w poczet członków tej organizacji.



Najmłodsi zawodnicy z Pniewna i Wielkiego Obzyru.

Ostatnio Łódzki Obwód Miejski L.O.P.P. ogłosił konkurs jednania członków, polegający na tem, że za wyniki organizacji, zbliżone najbardziej do 100% stanu zatrudnienia w odnośnych zakładach, otrzymują zespoły pracownicze dyplomy spełnienia obowiązku obywatelskiego.

Na zakończenie roku szkolnego odbyła się w Szkole Powszechnej Nr. 22 w Łodzi, Akademja Żałobna ku czci Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego, zorganizowana przez Koło L.O.P.P.

Na program akademji złożyły się referaty, deklamacje i utwory muzyczne, wykonane przez uczniów i nauczycielstwo.

Po skończonej akademji opiekunka Koła L.O.P.P. p. Helena Łasakowa, za wzięcie udziału w konkursie lotniczo-rysunkowym „Lotu“ wręczyła uczennicy **Danucie Bitdorfównie** nadesłaną przez „Lot“ nagrodę w postaci książki p. t. „Uskrzydlona Polska“ i szpilki pamiątkowej „P. L. L. Lot“.

*

Pracownicy i robotnicy Zakładów Przemysłowych R. Biederman w Łodzi (ul. Kilińskiego 2) postanowili zapisać się w poczet członków L.O.P.P. i utworzyć Koło Miejscowe L.O.P.P.

Komisarzem Koła został p. Sobczak Marjan.

W pierwszym dniu zapisów Koło liczyło 250 członków.

Jednocześnie Dyrekcja Zakł. Przem. R. Biederman zgłosiła firmę w poczet członków dożywotnich L.O.P.P.



Koło L.O.P.P. Szkoły Powszechnej we Wronkach.

Na ostatnio odbytem posiedzeniu Zarządu Koła L.O.P.P. pracowników Sp. Akc. E. Eisert i B-cia Schweikert w Łodzi (ul. Gdańska 47) zapadła uchwała, na mocy której Koło, czcząc pamięć Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego, oddało się pod Patronat Zmarłego Wodza, umieszczając Jego Imię w swej nazwie.

*

Wobec zakończenia roku szkolnego i rozpoczęcia okresu urlopów z dniem 15.VI. r.b. zostały wstrzymane wycieczki młodzieży szkolnej na lotnisko łódzkie, odbywające się dotychczas we wtorki i piątki.

Wycieczki organizowane przez Koła Miejscowe L.O.P.P. dla starszego społeczeństwa, mogą się odbywać w niedziele w godzinach od 9-tej do 11-tej za uprzednim zgłoszeniem wycieczki na tydzień naprzód do Łódzkiego Obwodu Miejskiego L.O.P.P. (ul. Prez. Narutowicza 30, tel. 106-50).

*

Na posiedzeniu Koła L.O.P.P. im. Br. Pierackiego w Łodzi postanowiono urządzić Akademję Żałobną ku czci Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego oraz Patrona Koła, ś. p. Ministra Br. Pierackiego.

Akademja odbędzie się po okresie urlopów i w tym czasie również rozpoczęty zostanie kurs informacyjny obrony przeciwlotniczo-gazowej, o czem zawiadamia Zarząd Koła wszystkich członków i sympatyków.

Okrąg Poleski.

KOŁO SZYBOWCOWE L. O. P. P. W BRZEŚCIU N/B.

Koło Szybowcowe L. O. P. P. w Brześciu n/B. rozpoczęło normalną pracę wyszkoleniową w październiku ubiegłego roku. W tym czasie zostało zarejestrowane Szybowisko w Moszczanie Królewskiej, nadające się do szkolenia do kategorji „A“ i „B“. Do końca ubiegłego roku wykonano ogółem 788 lotów.

Rok 1935 zaznaczył się żywszą działalnością. W lutym b. r. zorganizowany został kurs teoretyczny, na który uczęszczało 52 słuchaczy.

W rezultacie wiosennej pracy wyszkoleniowej uzyskało na Szybowisku w Moszczanie Królewskiej — tytuł pilota szybowcowego kategorji „A“ 17 członków Koła, z tego tytułu pilota szybowcowego kat. „B“ otrzymało 5 członków. Tabor Koła składa się obecnie z trzech szybowców szkolnych typu „Wrona“, samochodu wraz z wozem transportowym i wydźwigarki.

W ciągu roku bieżącego wykonano około 1700 lotów. Ponieważ szybowisko Moszczana Królewska odległe jest od Brześcia o 85 klm. zbudowano wydźwigarkę samochodową.

Wydźwigarka okazała się bardzo dobrą. Posiada ona cały szereg zalet. Prosta i nieskomplikowana konstrukcja. Łatwy i miękki start, nawet przy słabym wietrze 1—2 m/sek., czego nie można powiedzieć o starcie wleczonym za samochodem, gdzie start jest cięższy i występują szarpania linką spowodowane nierównym terenem, po których jedzie samochód.

Wydźwigarka składa się ze szpuli metalowej, zamontowanej na tylnem kole samo-



Poświęcenie szybowców, ufundowanych przez Kaszubów.

Zarząd Główny LOPP komunikuje, że wobec przesunięcia w związku z Żałobą Narodową XII Tygodnia LOPP r. b. na wrzesień b. r. dekoracja osób odznaczonych centralnie Odznaką Honorową LOPP odbędzie się w okresie Tygodnia LOPP. Dokładny termin dekoracji podany będzie osobom zainteresowanym w odpowiednim czasie.

chodu, podstawki pod tylny most samochodu, oraz nożyc do cięcia linki w razie potrzeby.

Przy pomocy wydźwigarki i linki długości 500 m. osiągano wysokość do 180 mtr. Najdłuższy czas lotu po odczepieniu wyniósł 1 m. 46 sek. Do lotu użyty był szybowiec „Wrona". Posiadając Szybowiec o lepszej doskonałości można uzyskać lepsze wyniki, ponieważ możliwości termiczne w okolicach Brześcia n B. są dość znaczne.

Mimo, że Koło posiada tylko szybowce szkolne, nienadające się do dłuższych lotów, to jednak udało się instruktorowi pilotażu szybowcowego wykonać kilka lotów nad miastem, co w dużej mierze przyczyniło się do zainteresowania się tego rodzaju sportem.

Okrąg Pomorski.

Z powodu przeniesienia służbowego p. inż. Kazimierz Maćkowski złożył swoją rezygnację z członka zarządu i prezesa Obwodu Miejskiego L.O.P.P. w Toruniu, a w jego miejsce zarząd wybrał jednogłośnie prezesem p. wiceprezydenta miasta Franciszka Bałę.

Obwód Morski.

Zgodnie z terminem ustalonym dla całego państwa, dnia 12 maja rozpoczął się w Gdyni Tydzień Lotniczy, organizowany przez Obwód Morski LOPP.

Zarząd Obwodu dołożył wszelkich starań, by nadać uroczystości jaknajwiększej powagi, a zarazem odróżnić ją od szeregu innych uroczystości, tak licznych na naszym wybrzeżu. — Niestety tragiczny cios, który uderzył w cały naród, nie pozwolił Obwodowi Morskiemu doprowadzić do końca całego programu zamierzonego.

Zamiast capstrzyku, dnia 11 maja przejechały ulicami Gdyni i Chylonji samochody ciężarowe z orkiestrą strzelecką, i chórami dzieci szkolnych, które wykonały szereg pieśni i utworów muzycznych. Umajone i ozdobione hasłami LOPP samochody, oświetlone pochodniami straży pożarnych, czyniły niemałą sensację wśród ludności gdyńskiej, po raz pierwszy widzącej taki capstrzyk.

Następnego dnia, t. j. w niedzielę, 12 maja po uroczystem nabożeństwie odbyła się tradycyjna defilada przed władzami, brały w niej udział wszystkie Koła LOPP, drużyny odkażające, oraz cały szereg organizacyj czynnie współpracujących z LOPP. Liczne drużyny odkażające brały w defiladzie udział na samochodach w ubraniach ochronnych. Staraniem Obwodu Morskiego LOPP wszystkie Koła miejscowe, drużyny odkażające oraz koła modelarskie zaopatrzyły się w specjalne tablice z napisami ozdobionemi stylizowanemi emblematami.

Główna uroczystość tego dnia odbyła się zaraz po defiladzie na Skwerze Kościuszki, gdzie po uroczystem podniesieniu przy dźwiękach hejnału narodowego i hymnu LOPP żółtobiałej bandery, oraz po przemówieniu prezesa LOPP p. Komandora Dypl. Stefana Frankowskiego oraz p. Grzegowskiego, jako przedstawiciela miejscowego obywatelstwa kaszubskiego, dokonane zostało poświęcenie 2 szybowców Aeroklubu Gdańskiego, zakupionych z funduszów kaszubskiego Podkomitetu Challengowego. — Następnie ustawione w ordynku wojskowym drużyny odkażające złożyły uroczyste przyrzeczenie następującej treści:

„Przystępując z całą świadomością do pracy w drużynie odkażającej LOPP uroczyście przyrzekam w każdej chwili być gotowym do pełnienia służby. Obowiązki, których się podejmuje, pełnić z dobrą wolą i wiarą.

Rozkazy przełożonych chętnie i karnie spełniać, być świadomym swych obowiązków obywatela Najjaśniejszej Rzeczypospolitej Polskiej, gotowym dla Jej dobra poświęcić swe życie. — Tak mi dopomóż Bóg".

Słowa przyrzeczenia, rozbrzmiewające przez megafon dotarły do najdalszych szeregów tłumnie zebranej publiczności, budząc żywe zainteresowanie sprawami OPLbiernej. — Piękna i bogato urozmaicona zabawa ludowa na tonącym w zieleni Dworcu Morskim, urządzona przez Koło Portowe Ligi z okazji poświęcenia własnej Świetlicy LOPP, zakończyła ten dzień i wobec zaszłych wypadków również i Tydzień Lotniczy.

Po zakończeniu żałoby narodowej Obwód Morski zamierza w lipcu urządzić dalszy ciąg tygodnia. Przygotowując w tym celu cały szereg interesujących imprez.

Okrąg Poznański.

Delegacja Poznańskiego Okręgu Wojewódzkiego L.O.P.P. wręczyła dnia 23.VI. b. r. Jego Eminencji Prymasowi Ks. Kardynałowi W. Hlondowi złotą odznakę honorową L.O.P.P. wraz z dyplomem.

*

Członkowie Koła Miejscowego L.O.P.P. przy szkole powszechnej we Wronkach żywo interesują się modelarstwem, jak to widać na fotografji.

Okrąg Stanisławowski.

W Stanisławowie powstało nowe Koło Miejscowe L.O.P.P., zorganizowane przez pracowników cywilnych Zakładów garnizonu Stanisławów przy 48 p. p.

Okrąg Warszawski.

Pani Leokadja Ostrowska z Bobrownik, gm. Dąbkowice, złożyła w Obwodzie Powiatowym L.O.P.P. w Łowiczu 100-złotową obligację Pożyczki Narodowej na rzecz L.O.P.P.

Okrąg st. m. Warszawy.

Zarząd Okręgu stoł. m. Warszawy otrzymał od słuchaczów Kursu dla Komendantów Dzielnic OPLG b. m. st. Warszawy, deklarację następującej treści:

„Słuchacze kursu dla Komendantów Dzielnic o.p.l.g.b. m. st. Warszawy, odbywającego się w Szkole im. M. Konarskiego pod bezpośrednim kierunkiem insp. inż. Zalewskiego Bolesława, zebraną wśród siebie kwotę zł. 106 (sto sześć złotych) do dyspozycji inż. Zalewskiego w dowód uznania za Jego pracę na Kursie nad wzbudzeniem zapału wśród całego zespołu do gorliwej pracy dla Ojczyzny z jednej strony, oraz nad ugruntowaniem głębokiej wiary w skuteczność dobrze zorganizowanej obrony p.-lotn. i p.-gazowej Kraju — przeznaczają wg. wskazówki inż. Zalewskiego na:

1) L.O.P.P. — Okrąg m. st. Warszawy . . . . zł. 75.—
2) Tow. Przyj. 1-ej M. Szk. Rzem. im. M. Konarskiego . . . . . . „ 31.—
Razem zł. 106.—

Okrąg Wileński.

Wykorzystując przypadający w dniu 16 czerwca doroczny odpust w miasteczku Gierwiaty Zarząd Wileńsko-Trockiego Obwodu Powiatowego L.O.P.P. zorganizował tam „Dzień L.O.P.P.".

Do Gierwiat przyleciały i wylądowały na prowizorycznem lotnisku dwa samoloty Aeroklubu Wileńskiego, M.N. 5, pilotowany przez kpt. pil. Pytla i RWD-8, pilotowany przez p. W. Kureca.

Przylot samolotów wzbudził żywe zainteresowanie wśród miejscowej ludności, która tłumnie śpieszyła na lotnisko.

Po nabożeństwie wygłoszony został przez instr. Br. Janosza na rynku odczyt o niebezpieczeństwach nalotu i konieczności organizacji obrony przeciwlotniczo-gazowej. Na dany sygnał samoloty wzniosły się w powietrzu, symulując nalot nieprzyjacielski, w różnych punktach miasteczka wybuchły petardy, imitujące bomby lotnicze, ulice pokryły się gęstą chmurą dymów. Miejscowa drużyna OPGaz, wspólnie z ochotniczą strażą pożarną, przystąpiły do akcji ratowniczej i odkażającej.

W wyniku powyższej akcji miejscowe Koło L.O.P.P. zyskało szereg nowych członków. Przeprowadzona w tymże czasie zbiórka do puszek dała pokaźne rezultaty.



Dzień L.O.P.P. w miasteczku Gierwiaty z. Wileńskiej.



„LOT" POLSKIE LINJE LOTNICZE

DYREKCJA: Warszawa, Pl. Napoleona 9, telefon 563-60

Biuro miejskie:
Al. Jerozolimskie 35, Warszawa
Tel. 808-50 i 808-60

Informacje i bilety we wszystkich większych biurach podróży i u portjerów większych hoteli.

Bilety w dwóch kierunkach. — Przy nabyciu równocześnie normalnych biletów w dwóch kierunkach (tam i spowrotem) przysługuje **30-to procentowa zniżka** od ceny biletu w kierunku powrotnym. Bilety powrotne ważne są na przeciąg 2 miesięcy.

Ceny biletów dla dzieci. — Za towarzyszące pasażerowi dziecko do lat 3-ch, jeżeli nie rezerwuje się dla niego osobnego miejsca, opłaca się 10%, do lat 7-miu — 50% normalnej ceny biletu.

Dzieci poniżej lat 3, które nie mają prawa do osobnego miejsca w samolocie, nie mają również prawa do przewozu bezpłatnego bagażu. Dzieciom powyżej 3 lat przysługuje prawo do bezpłatnego przewozu 15 kg. bagażu.

Zniżki indywidualne. — Ze zniżek indywidualnych korzystają następujące kategorje osób (z wyjątkiem odcinka Poznań—Berlin).

Ze zniżki 30% korzystają:

Senatorowie i Posłowie na Sejm R. P.

Członkowie Sejmu Śląskiego.

Radni miast i urzędnicy tych samorządów, które są udziałowcami P. L. L. „LOT",

Urzędnicy państwowi R. P. w służbie czynnej,

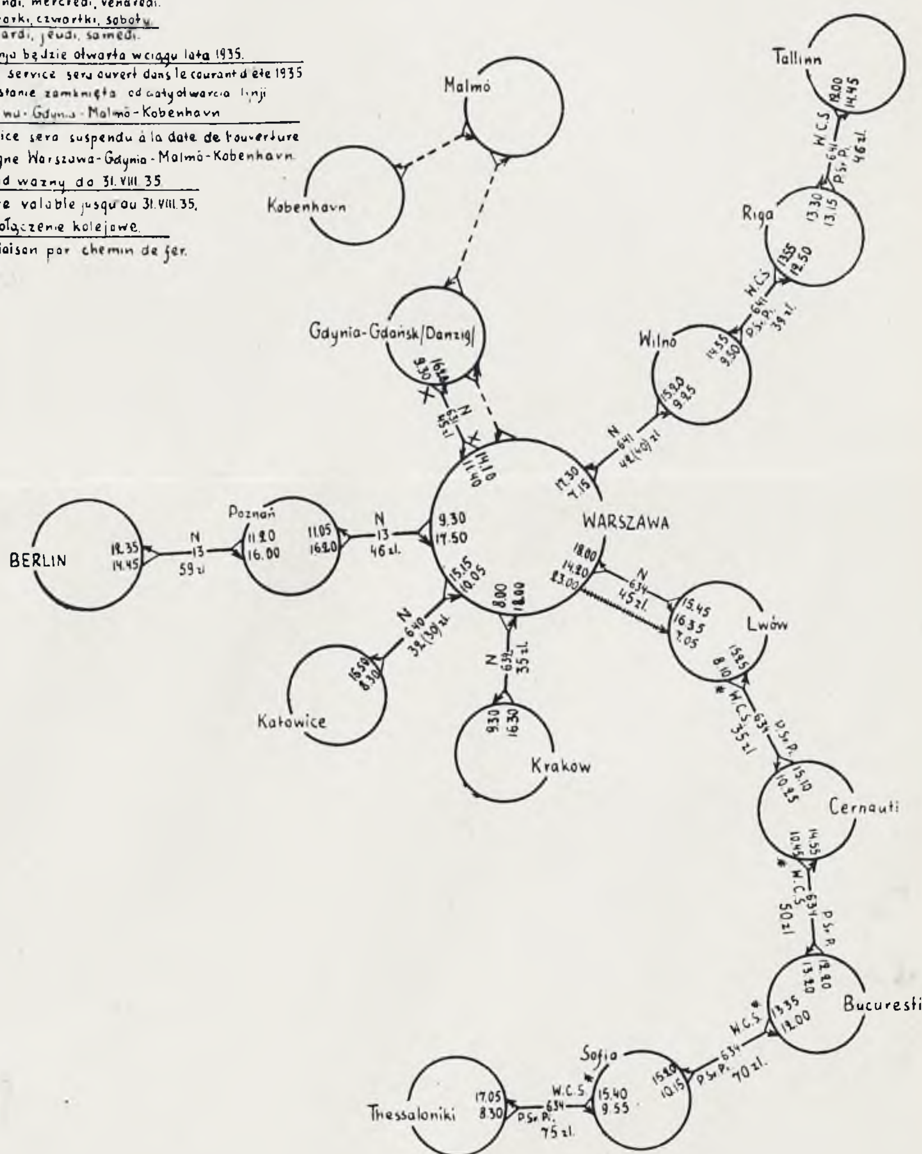
Oficerowie i podoficerowie zawodowi W. P. w służbie czynnej,

Inwalidzi wojenni W. P.,

Młodzież szkolna.

Ze zniżki 10% korzystają:

Członkowie Aeroklubu R. P. i Klubów afiljowanych oraz stali członkowie L. O. P. P.



Redakcja rękopisów nie zwraca.

Warunki prenumeraty w kraju: *rocznie* 10 zł., *półrocznie* 5 zł., *kwartalnie* 2 zł. 50 gr.

Zagranicą rocznie: 9 fr. szw., *półrocznie* 4½ fr. szw. — *Konto czekowe P. K. O. Nr. 7.860.*

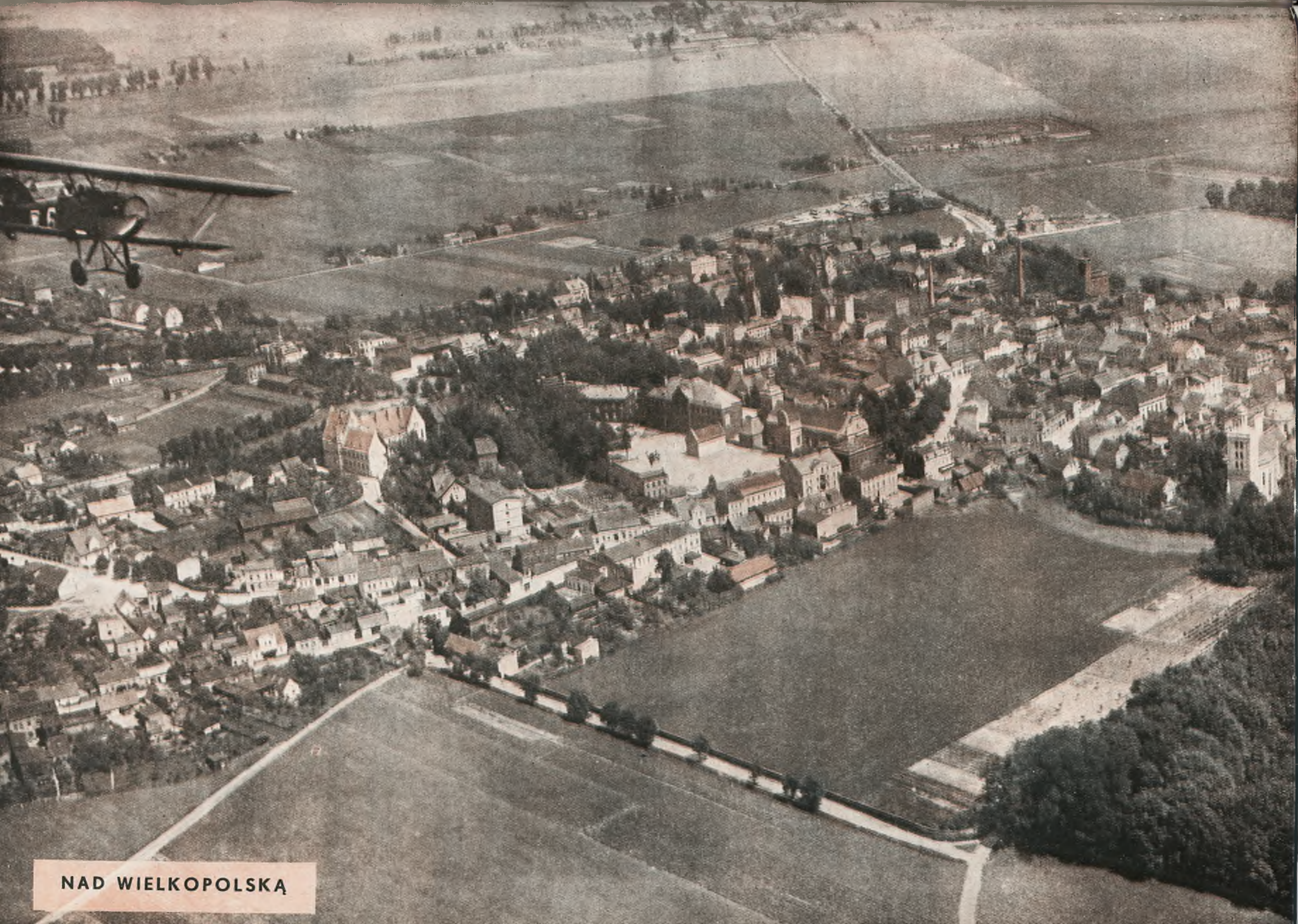
Ceny ogłoszeń: Okł. Cała Strona 1.000 zł., ½ str. 500 zł., ¼ str. 300 zł. Barwa o 30% drożej.

Komitet Redakcyjny: Przewodniczący: mjr. pil. A. Wojtyga. Członkowie: płk. inż. K. Moniuszko, mjr. pil. F. Haberek.

Redaktor: Juljusz Baykowski.

Wydawca: Zarz. Gł. L. O. P. P. *Red. i adm.: Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 2-66-88.* *Konto P. K. O. 7.860.*

Sp. Akc. Zakł. Graf. „Drukarnia Polska", Warszawa, Szpitalna 12,
w dzierżawie Spółki Wydawniczej Czasopism, Sp. z o. o.



NAD WIELKOPOLSKĄ